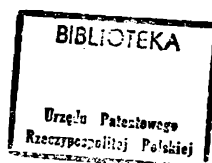


6 maja 1930 r.



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIIS PATENTOWY

19C, 19/24

Nr 11619.

Kl. 19 c 8.

E O 1 c 19/24

Władysław Józef Donicht
(Sambor, Polska).

Urządzenie pociągowe do toczenia wałków drogowych i innych ciał cylindrycznych.

Zgłoszono 2 października 1926 r.

Udzielono 4 lutego 1930 r.

Przedmiotem wynalazku jest urządzenie pociągowe, mogące znaleźć zastosowanie w wałkach drogowych i wszelkich innych toczących się po drogach ciałach cylindrycznych. W przeciwstawieniu do zwykłych urządzeń pociagowych zastosowany jest w przypadku niniejszym luźny krążek, na który działa siła ciągnąca bezpośrednio, a który znajduje się w pobliżu najwyższego punktu ciała cylindrycznego, które ma być toczone. Luźny ten krążek opiera się swym obwodem na wewnętrznym obwodzie pierścienia, złączonego stale z ciałem cylindrycznym, obracając się naokoło swej osi, wskutek czego siła pociągowa wprawia ciało cylindryczne w ruch obrotowy. Wskutek wysokiego umieszczenia wymienionego krążka osiąga się

wielkie ramię momentu obracającego koło wałka, a więc możność zmniejszenia siły pociągowej w porównaniu z istniejącymi urządzeniami pociagowymi.

Według wynalazku umieszcza się krążek na końcu jednoramiennej dźwigni, złączonej swym dolnym końcem przegubowo z podwoziem wałka. Drugi koniec tej dźwigni podlega bezpośredniemu działaniu siły pociągowej, przenoszonej zapomocą cięgna lub innego narządu, ciągniętego silnikiem lub zwierzętami pociagowymi. W innej postaci wykonania wynalazku umieszczony jest krążek w części sztywnej o kształcie kątowym, podlegającej z jednej strony ciągnięciu zapomocą siły pociągowej, a z drugiej strony prowadzonej poziomo szczeliną suwającą się na osi wałka.

Urządzenie pociągowe według wynalazku niniejszego może znaleźć korzystne zastosowanie w tych wszystkich przypadkach, gdzie chodzi o toczenie po drogach ciężkich ciał cylindrycznych, jak np. ciężkich wałków drogowych. Wałki te można podczas transportu zaopatrzyć na krawędziach w wystające pierścienie, a to w tym celu, by na stosunkowo dobrych drogach toczyły się na tych pierścieniach. Na drogach gliniastych natomiast wystające pierścienie wywoływałyby zbyt duży nacisk na 1 cm² powierzchni, wskutek czego nie należy ich na nich stosować.

Na rysunku przedstawiony jest wynalazek w dwóch przykładach wykonania, przy czym fig. 1 przedstawia wałek drogowy z urządzeniem pociagowym w widoku z boku, fig. 2 — wałek z takimż urządzeniem według innego wykonania, również w widoku z boku; fig. 3 jest widokiem z góry na wałek według fig. 1; fig. 4 przedstawia w większej skali widok na krążek obrotowy, a fig. 5 jest przekrojem poprzecznym przez krążek wraz z pierścieniem złączonym z wałkiem.

Na fig. 1 i 2 cyfra 1 oznacza ciało cylindryczne, które ma być wprawione w ruch obrotowy, np. wałek drogowy. Wałek ten posiada osie 7, względnie 8, obracające się w podwoziu 2, podpartem kołami 3 i 4, obracającymi się naokoło osi 5 i 6, złączonych odpowiednio z podwoziem 2. W wykonaniu urządzenia według fig. 1 podwozie 2 posiada wsporniki 15, zaopatrzone w trzpienie 9, naokoło których obracają się jednoramienne dźwignie 10, trzymające w widełkach 18 sworznie 17, około którego obraca się krążek 12, umieszczony po jednej i po drugiej stronie wałka. Krążek ten obraca się w łożysku kulkowym naokoło sworznia 17 (fig. 4 i 5) i posiada obwód wytoczony według fig. 5 w taki sposób, iż opiera się on o wewnętrzną powierzchnię pierścienia, złączonego stale z wałkiem 1. Cięgno 11 jest przegubowo połączone ze

sworzniem 17 i podlega bezpośredniemu działaniu siły ciągnącej, np. zwierząt pociagowych.

Urządzenie działa w ten sposób, iż siła ciągnąca, działając na cięgno 11 w kierunku strzałki, przyciska krążek 12 do wewnętrznego obwodu pierścienia, wskutek czego powstaje siła tarcia, zmuszająca pierścień, a więc i wałek 1, do toczenia się po drodze.

W drugiej postaci wykonania, przedstawionej na fig. 2, krążek 12 jest umieszczony przegubowo w sztywnej części 14 o kształcie kątowym. Ramię tej części, skierowane ku dołowi, posiada poziomą szczelinę 19, suwającą się luźno na osi 8 wałka. Jeżeli siła pociągowa działa w kierunku strzałki na cięgno 14, wówczas naciska krążek 12 na pierścień/wałka 1, zmuszając tenże do toczenia się. Równocześnie trzymająca szczelinę 19 część 14 w niezmiennym położeniu co do wysokości, nie przeszkadza przytem obrotowi osi 8.

W obu wykonaniach można podczas transportu zaopatrzyć wałek 1 w wystające poza jego obwód obręcze 16, na których wałek toczy się na drogach bitych. Na drogach gliniastych natomiast obręczy 16 stosować nie należy, gdyż wałek ma przylegać do drogi całą swoją szerokością.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Urządzenie pociągowe do toczenia wałków drogowych i innych ciał cylindrycznych, znamienne tem, że siła pociągowa działa na luźny krążek (12), umieszczony w pobliżu najwyższego punktu ciała cylindrycznego i opierający się swym obwodem na wewnętrznym obwodzie pierścienia złączonego z temże ciałem cylindrycznym, wskutek czego siła pociągowa wprawia ciało w ruch obrotowy.

2. Urządzenie według zastrz. 1, znamienne tem, że krążek (12) jest umieszczony na końcu jednoramienną dźwigni

(10), złączonej przegubowo z dolną częścią podwozia wałka, a której drugi koniec podlega (np. zapomocą cięgna 11) ciągnięciu przez siłę pociągową, np. zwierzęcia pociągowego.

3. Urządzenie według zastrz. 1, znamiennie tem, że krążek (12) jest umieszczony przegubowo w części sztywnej (14) o

kształcie kątowym, podlegającej ciągnięciu siły pociągowej i prowadzonej poziomo szczeliną (19) na osi (8) wałka.

Władysław Józef Donicht.

Zastępca: Inż. W. Suchowiak,
rzecznik patentowy.

