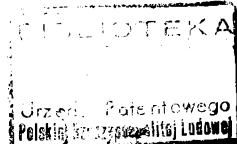


27 kwietnia 1927 r.

URZĄD PATENTOWY



3606 9/06

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 5579.

Kl. 63 d 9.

Juljan Łukaszewicz
(Pniewy, woj. Poznańskie, Polska).

Sprężynowe koło samochodowe.

Zgłoszono 30 grudnia 1920 r.

Udzielono 14 sierpnia 1926 r.

Niniejszy wynalazek dotyczy koła samochodowego bez opony gumowej, zamiast której użyta jest od 6 do 15 cm szerokości obręcz żelazna, która służy równocześnie jako obręcz kołowa.

Sprychy tego nowego koła samochodowego wyróżniają się tem, że każda poszczególna z nich składa się z trzech skręconych razem sztabek stalowych, które przy 5—7 cm od wieńca koła rozchodzą się w ten sposób, że jedna sztabka stalowa stanowi dalszy ciąg sprychy aż do wieńca koła, podczas gdy pozostałe dwie sztabki stalowe są odgięte i zamocowane do dzwona jedna wtył, druga naprzód w kierunku obwodu koła.

Sztabki stalowe w odległości 2 cm za ich rozchyleniem zakręcone są w sprężyny tak,

że pomiędzy każdą poszczególną sprychą a wieńcem koła znajdują się 3 sztabki stalowe skręcone w sprężyny.

Urządzenie trzech sprężyn stalowych, wybiegających z każdej sprychy na wieńiec kołowy ma na celu wzmocnienie sprychy, co przy jednej mogłoby spowodować pęknięcie jej. Ażeby zabezpieczyć koło przed pęknięciem sprych zastosowano według wynalazku właśnie trzy sprężyny tak, że odstęp poszczególnych sprężyn na wieńcu koła jest bardzo mały i że jedna sprężyna osadzona jest obok drugiej na wieńcu, dzięki czemu całe koło otrzymuje jednostajną sprężystość.

Sprychy koła osadzone są w ten sposób, że sprycha koła, umieszczona na zewnętrznej tarczy łożyska, przeprowadzona jest do

przeciwległego końca wieńca koła, t. j. do wewnętrznego brzegu wieńca koła, podczas gdy sprycha umocowana do wewnętrznej tarczy łożyska poprowadzona jest do przeciwległego końca wieńca kołowego, t. j. do zewnętrznego brzegu wieńca koła.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Sprężynowe koło samochodowe, znamienne tem, że żelazny lub stalowy wieńiec kołowy jest połączony z piastą zapomocą pewnej ilości sprych względnie sztabek, których część przylegająca do wieńca jest skrecona w postaci sprężyn spiralnych.

2. Sprężynowe koło samochodowe, znamienne tem, że sprycha składa się z pełnej sztabki, której jeden koniec połączony jest ruchomo z piastą zapomocą zwykłego oczka, podczas gdy do zewnętrznego końca sprychy przyłączone są trzy lub więcej sprężyn spiralnych, których końce umoco-

wane są ruchomo w oczku pełnej sztabki i w wieńcu koła.

3. Sprężynowe koło samochodowe, znamienne tem, że sprężyny, których końce umocowane są wspólnie w oczku pełnej sprychy, drugimi swojemi końcami osadzone są pojedynczo w ten sposób w obręczy koła, że rozszerzają się promieniowo, dzięki czemu ciągnięcie względnie ciśnienie w pełnej sprysze, rozdzielone zostaje na kilka składowych i rozłożone jednostajnie na obwodzie obręczy koła.

4. Sprężynowe koło samochodowe, znamienne tem, że połączenie pomiędzy wieńcem koła a sprężynami spiralnemi, sprężynami spiralnemi a sprychami i pomiędzy sprychami a piastą jest ruchome dzięki zastosowaniu uszek względnie oczek.

Juljan Łukaszkiewicz.

Zastępca: M. Kryzan,
rzecznik patentowy.

