

2

15 października 1930 r.

2

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIŚ PATENTOWY

Nr 12368.

Kl. ~~49 k 6.~~

Fi, 11/00

Peter Thielmann
(Silschede, Westfalja, Niemcy)
i Schöneweiss & Co.
(Hagen, Westfalja, Niemcy).

Sposób wyrobu ogni w łańcuchów przeciwślizgowych.

Zgłoszono 9 stycznia 1929 r.
Udzielono 29 lipca 1930 r.

Podczas jazdy samochodami po ulicach i drogach pokrytych śniegiem lub lodem okazuje się, że koła napędowe tych wozów nie znajdują odpowiedniego oparcia na gruncie i ślizgają się.

Do usunięcia ślizgania się tych kół, nakłada się na nie łańcuchy przeciwślizgowe.

Takie łańcuchy przeciwślizgowe znane dotychczas i używane czy to w razie śnieży, czy też gołoledzi, składają się zwykle z odpowiednio uformowanych ogni, pokrywających mniej lub więcej powierzchnię opony i zaopatrzonych na swej powierzchni w zgrubienia, żeberka i tym

podobne występy zapobiegające ślizganiu się opony po ziemi.

Pomiędzy temi znanymi wykonaniami ogni w łańcucha przeciwślizgowego, znane są również takie ogniwa, które posiadają kształt płytek połączonych ze sobą zapomocą zwykłych ogni w łańcuchowych. W tym celu płytkowe te ogniwa przeciwślizgowe od strony opony posiadają łebki rozszerzone, na które zakłada się zwykłe ogniwa łączące. Przy wyrobie takich ogni w przeciwślizgowych postępuje się w ten sposób, że wykuwa się w odpowiedniej formie samą płytkę równocześnie z temi łebkami,

które wystają poza obwód ogniwa, przy czym po odkuciu łebki te zostają zagięte pionowo ku dołowi.

Przy dotychczasowym sposobie wytwarzania ogniwa opisanego powyżej rodzaju należy zużyć więcej materiału, niż to jest potrzebne do otrzymania ogniwa właściwego rozmiaru, ponieważ obydwa zaczepy łebkowe ogniwa są umieszczone na zewnętrznym jego obwodzie, wobec czego do formy należy zakładać przy wytłaczaniu ogniwa płytkę znacznie dłuższą od ogniwa wytwarzanego. Zakładanie zaś dłuższej płytki powoduje konieczność stosowania większej formy, co wymaga z kolei zużycia większej ilości energii na napęd większej z tego powodu prasy oraz na wykonanie właściwej pracy tłoczenia.

Wynalazek niniejszy usuwa niedogodności powyższe, stanowiąc nowy sposób wyrobu takich ogniw łańcucha przeciwslizgowego, posiadających zaczepy łebkowe, zagięte prostopadle ku dołowi. Według wynalazku niniejszego zaczepy te są wytwarzane podczas wytłaczania ogniwa w formie nie na zewnętrznym jego obwodzie, lecz na jego obwodzie wewnętrznym (fig. 1), poczem zaczepy te zostają w znany sposób zagięte ku dołowi. Z powyższego wynika, że sposób ten umożliwia osiągnięcie znacznych oszczędności tak na materiale zużytym, jak i na pracy tłoczenia, ponieważ zaczepy łebkowe są wytwarzane z materiału środkowego wykroju ogniwa, który to materiał był poprzednio tracony całkowicie, ponadto płytka, z której wytłacza się ogniwo, nie powinna być jak poprzednio znacznie dłuższa od ogniwa, ponieważ odpada potrzeba wytłaczania zaczepów, umieszczonych na zewnętrznym obwodzie ogniwa. Okoliczność ta umożliwia zastosowanie mniejszych form, a co zatem idzie, zużycie mniejszej ilości energii na pracę tłoczenia ogniwa.

Sposób, stanowiący przedmiot wynalazku niniejszego, umożliwia również zao-

patrywanie powierzchni ogniwa przeciwslizgowego w dowolne odpowiednie występy, żebra i t. d.

Na załączonym rysunku przedstawiony jest przykład wykonania takiego ogniwa przeciwslizgowego, wytworzonego według niniejszego wynalazku, gdzie fig. 1 przedstawia widok z góry na ogniwo łańcucha, po skończonym odkuciu; fig. 2 — przekrój według linii *A — B* na fig. 1; fig. 3 — przekrój ogniwa z zaczepami zagiętymi ku dołowi; fig. 4 — widok z boku ogniwa przeciwslizgowego z zaczepami zagiętymi ku dołowi i fig. 5 przedstawia widok ogólny opony koła wraz z umocowanym na niej łańcuchem przeciwslizgowym, z ogniwami, wykonanymi według niniejszego wynalazku.

Takie ogniwo przeciwslizgowe składa się z płytki *a*, zaopatrzonej na powierzchni w żebra *b*, lub też występy innego kształtu, względnie zagłębienia. Stosownie do podanego powyżej sposobu wykonania pośrodku ogniwa pozostawiony jest wykrój *c*, a materiał z tego wykroju użyty jest na wytworzenie obu zaczepów *d*. Takie zaczepy, jak to można widzieć z fig. 1, po ukończonym odkuciu, znajdują się wewnątrz linii obwodu ogniwa i skierowane są w niewykończonym jeszcze ogniwie ku sobie. Następnie zostają one w znany sposób zagięte ku dołowi tak, że ostatecznie przyjmują względem ogniwa położenie pokazane na fig. 3 i 4.

W celu połączenia pojedynczych ogniw przeciwslizgowych zostają założone w znany sposób na zaczepy zwykłe ogniwa łańcuchowe *c* tak, że ostatecznie powstaje łańcuch przeciwslizgowy, który przyjmuje formę uwidocznioną na fig. 5. Naturalnie że powierzchnię takiej płytki ogniwa przeciwslizgowego można uformować inaczej aniżeli to jest podane na fig. 1, jedynie ważnem pozostaje tylko to, że obydwa zaczepy muszą być wyrobione z wykroju ogniwa łańcucha tak, że z jednej strony

zużycie materiału będzie więcej zbliżone do niezbędnego teoretycznie na wykonanie takiego ogniwa, a z drugiej strony zużycie energii na pracę tłoczenia zostanie również znacznie zmniejszone.

Zastrzeżenie patentowe.

Sposób wyrobu ogniw łańcuchów przeciwslizgowych z zaczepami zagiętymi pro-

stopadle, znamienny tem, że zaczepy (*d*) są wytwarzane na wewnętrznym obwodzie ogniwa z materiału części (*c*) płytki, a następnie w znany sposób zagięte ku dołowi.

Peter Thielmann.
Schöneweiss & Co.
Zastępca: I. Myszczyński,
rzecznik patentowy.

