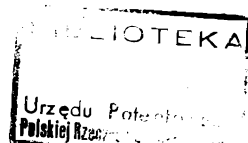


25 marca 1927 r.



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY **B60 6 9/02**

Nr 5254.

Kl. 63 d 11.

Tadeusz Załuski
(Lwów, Polska).**Koło sprężynowe.**Zgłoszono 31 lipca 1925 r.
Udzielono 23 czerwca 1926 r.

We wszystkich istniejących dotychczas systemach kół sprężynowych największą wadą jest to, że momenty sił występujących przy uderzeniach działają w płaszczyźnie pionowej, a więc prostopadłej do osi i tem samem narażają ją na złamanie, a sprężyny na pęknięcia.

Zapobiega temu nowy sposób sprężynowania, którego zasada jest, przeniesienie momentów sił większych z płaszczyzny pionowej prostopadłej do osi, na płaszczyznę poziomą równoległą do osi, tak, że siły działając równoległe do osi, pozostawiają ją w spoczynku prawie zupełnym. Ponadto w nowym sposobie sprężynowania kół, występuje odwrotność niwelowania szkodliwych uderzeń a mianowicie: w istniejących sposobach sprężynowania, występujące siły przenoszone są wpierv na oś, a następnie na

sprężynowanie niwelujące względem masy obciążającej, w nowym zaś sposobie występuje odwrotność działania tak, że siły znoszą się najpierw i oś pozostaje w spoczynku.

Niniejszy sposób sprężynowania przedstawiony jest w dwu fig. I i II.

Fig. I przedstawia przekrój wzdłuż osi, zaś fig. II—przekrój płaszczyzną pionową prostopadłą do osi.

Fig. I uwidacznia oś 1, przytrzymywaną nakrętkami 11, zewnętrzną część łożyska 12, ustalonego w ramach występami 24, górną część łożyska wraz z panewką 13, prowadzenie panewek 7, tarczę zewnętrzną 15, w prowadzeniu przymusowem 8, tarczę wewnętrzną 9, również na prowadzeniu przymusowem panewki łożyska i tarczy zewnętrznej 4, prowadzenie pierścieniowe sprężyny 5, 10, sprężyny 3, sworznie no-

szące koło 14, nakrętkę do naciągania 16, głowę sworznia półkulistą od strony zewnętrznej 14, pierścień utrzymujący koło 6, w płaszczyźnie pionowej, wieniec wewnętrzny koła 18, tarczę sprychową 19, sprychy 21, wieniec zewnętrzny 22 i oponę 23.

Siła działająca na pneumatyk koła 23 powoduje, że koło pod naporem siły stara się zbliżyć do osi, w prowadzeniu pomiędzy tarczami wewnętrznymi 9 i ciągnie za sobą sworznie 14 wspierające koło, które ze swej strony wywierają nacisk na tarczę zewnętrzną 15, będącą pod ciśnieniem sprężyny 3. Pod wpływem działania siły składowej występującej równolegle do osi pojazdu, nacisk tarczy przenosi się na sprężynę, tarcze zewnętrzne zbliżają się ku środkowi, uginając sprężynę i oddalają się równolegle do osi poziomej, niwelując w płaszczyźnie poziomej większość występujących sił. Oś więc zostaje prawie zupełnie uwolniona z pod działania momentów sił powstają-

cych w płaszczyźnie pionowej, a wszelkie obciążenia w czasie ruchu względnie w stanie spoczynku występują równolegle do płaszczyzny poziomej czyli osi pojazdu.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Koło sprężynowe, znamienne tem, że momenty sił występujących w płaszczyźnie pionowej są przeniesione na płaszczyznę równoległą osi, przyczem znoszą się w płaszczyźnie poziomej.

2. Koło według zastrz. 1, znamienne tem, że zawieszone jest na sworzniach umieszczonych w prowadnikach tarczowych.

3. Koło według zastrz. 1—2, znamienne tem, że znoszenie się sił następuje dzięki ściskaniu i rozprężaniu sprężyn pomiędzy tarczami.

Tadeusz Załuski.

