

10 lipca 1930 r.

2

URZĄD PATENTOWY



E01c 19/26



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIŚ PATENTOWY

Nr 12006.

Kl. ~~19-c-8~~

19c 19/26

Warsztaty Mechaniczne i Odlewnia Metali Roman Kluźniak
(Kielce, Polska).

Walec drogowy.

Zgłoszono 27 lutego 1929 r.

Udzielono 30 kwietnia 1930 r.

Znane dotychczas walce drogowe posiadają przednie i tylne walce wykonane jako jedną całość, co sprawia duże trudności przy zawracaniu ich lub jeździe na zakrętach.

Walce te nie posiadają również urządzeń do zraszania podczas pracy kół lub walcowanej drogi, mimo tego, że takie urządzenie posiadałoby duże znaczenie zwłaszcza przy budowie dróg asfaltowych. Budki dla kierowców przy dotychczasowej konstrukcji walców nie są całkowicie osłonięte, co utrudnia pozostawianie walców bez dozoru podczas przerw w pracy. Również w walcach drogowych nie stosowano dotychczas oświetlenia elektrycznego, a zwłaszcza tak urządzonego, aby wszelkie przewody były całkowicie schowane we-

wnątrz osłony walców i zabezpieczone przed łatwym uszkodzeniem.

Konstrukcja walców drogowych według niniejszego wynalazku usuwa wyżej wymienione wady.

Przykład wykonania walców według niniejszego wynalazku przedstawiony jest na rysunku.

Fig. 1 przedstawia w rzucie poziomym schematycznie wykonane podwozie walca drogowego; fig. 2 — walec tylny w widoku pionowym i bocznym; fig. 3 — perspektywiczny widok walca według niniejszego wynalazku.

Na ramie 1 (fig. 1) są umieszczone w znany sposób walce przednie 2, 2' oraz walce tylne 3, 3'. Poszczególne walce, tworzące daną parę umieszczone są tuż obok

siebie tak, że przestrzeń dzieląca ich krawędzie wynosi około 1 cm. Wskutek tego tworzą, praktycznie biorąc, jeden walec, i ich działanie gniotące nie różni się od walców wykonanych jako jedna całość. Poszczególne walce każdej pary, t. j. walce 2, 2' oraz walce 3, 3' mogą się niezależnie od siebie swobodnie obrócić o pewien kąt obrotu, gdyż osadzone są luźno na wspólnej osi. Sprzężenie poszczególnych par walców wykonane jest w ten sposób, że każdy walec od strony przylegającej do drugiego walca posiada jeden, dwa lub kilka sworzni lub czopów 4, wystających nazewnątrz tak, że przy obrocie czopy te zaczepiają o siebie, a obrót jednego walca pary powoduje obrót walca przyległego i odwrotnie. Przed sprzężeniem następuje jednak swobodny obrót walców o kąt odpowiadający odległości czopów 4 na walcach tej samej pary. Przy zastosowaniu po jednym sworzniu lub czopie 4 na każdym walcu danej pary, swobodny kąt obrotu równa się prawie 360° , co odpowiada mniej więcej jednemu całkowitemu obrotowi walca. Przy stosowaniu dwóch, trzech lub większej ilości czopów 4 wolny kąt obrotu jest dwu, trzy lub wielokrotnie mniejszy. Aby umożliwić również w razie potrzeby zupełnie sztywne sprzężenie danej pary walców, czopy 4 umieszcza się na obu walcach parami obok siebie, tak aby po ssunięciu ze sobą obu walców danej pary wspomniane czopy jednego walca wchodziły naprzemian między czopy drugiego walca nakształt sprzęgła kłowego, wskutek czego dana para walców zostaje sztywno ze sobą sprzężona. Kołem napędowym może być dowolnie koło 3 lub koło 3'.

Nadwozie całe okryte jest osłoną 5, która dzieli się na szereg komór z drzwiczkami 6 i 7 lub otworami 8, w których to komorach umieszczony może być piasek, materiały napędne, smary i t. d. W tyle walców znajduje się zbiornik 9 na wodę,

połączony w dowolny sposób z rozpryskiwaczem, umieszczonym nad tylnymi walcami, co umożliwia kierowcy zraszanie kół lub ugniatanej szosy podczas pracy. Budka 10 dla kierowcy jest całkowicie osłonięta i oszklona, co umożliwia wygodną pracę podczas deszczu, jak również pozostawianie walca bez dozoru podczas przerw w pracy. Przednia rama 1' podwozia walca, jak również przednia część jego osłony jest zaokrąglona, celem ułatwienia zawracania walcem.

W przedniej części osłony walca umieszczone jest elektryczne oświetlenie, ukryte całkowicie wewnątrz osłony walca tak, że tylko sam reflektor wystaje nazewnątrz, przytem dostęp do wspomnianej instalacji uzyskuje się przez otwarcie drzwiczek 12.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Walec drogowy z dwudzielnymi walcami, obracającymi się względem siebie w przeciwnych kierunkach, znamienny tem, że każda para walców (3, 3' względnie 2, 2') jest sprzężona zapomocą czopów (4), umieszczonych w pewnych odstępach na zwróconych do siebie bocznych ścianach tychże walców, dzięki czemu przy obrocie walców czopy te zaczepiają za siebie, natomiast przy obrocie walców każdej pary w odwrotnych kierunkach jeden walec względem drugiego może się swobodnie obrócić o pewien kąt obrotu.

2. Odmiana walca drogowego według zastrz. 1, znamienna tem, że czopy (4) są gęsto na podobieństwo zębów koła zębatego rozmieszczone na przeciwległych do siebie bocznych ścianach walców tak, że przy odpowiednim ich ssunięciu czopy jednego walca pary zazębiają się z czopami drugiego walca nakształt sprzęgła kłowego i sprzęgają sztywno daną parę walców.

3. Walec drogowy według zastrz. 1 lub 2, znamienny tem, że posiada urzą-

dzenie do zraszania kół lub drogi podczas walcowania.

4. Walec drogowy według zastrz. 1 lub 2, znamienny tem, że posiada całkowicie osłoniętą budkę dla kierowcy.

5. Walec drogowy według zastrz. 1 lub 2, znamienny tem, że posiada elektryczne oświetlenie, którego przewody są

całkowicie ukryte w osłonie walca tak, że jedynie reflektor wystaje nazewnątrz.

Warsztaty Mechaniczne
i Odlewnia Metali

Roman Kluźniak.

Zastępca: Inż. S. Pawlikowski,
rzecznik patentowy.

FIG. 1

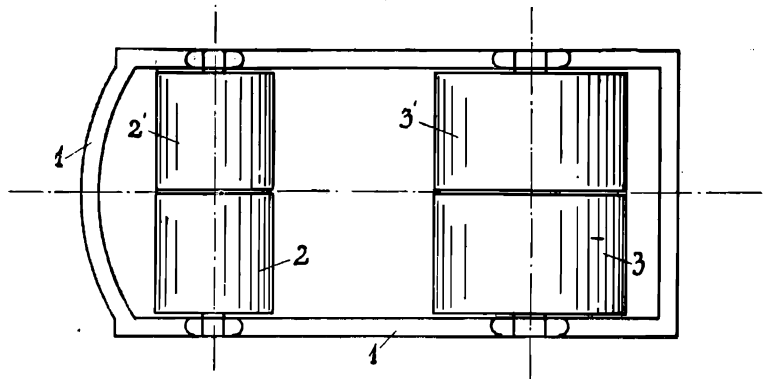


FIG. 2

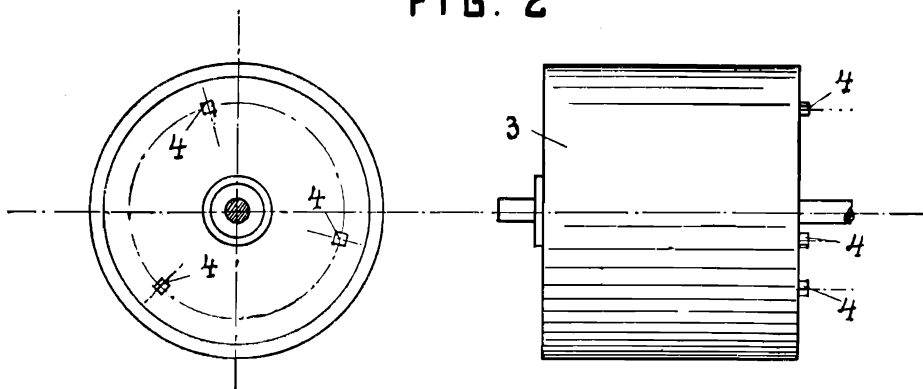


FIG. 3

