

URZĄD PATENTOWY



B 606 9/26

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 21620.

Kl. 63 d. 17.

Vereinigte Stahlwerke Aktiengesellschaft
(Düsseldorf, Niemcy).

Sprężynujące szprychowe metalowe koło wozowe.

Zgłoszono 29 kwietnia 1933 r.

Udzielono 27 maja 1935 r.

Pierwszeństwo: 2 maja 1932 r. (Niemcy).

Długoletnie badania drogą doświadczalną różnych nawierzchni wykazały, że zwykłe drewniane koło wozowe mocno obciążonych pojazdów jest głównym czynnikiem, niszczącym nowoczesne nawierzchnie dróg. Zniszczenie nawierzchni powstaje głównie wskutek sztywności stosowanych kół drewnianych, które, jak wykazały doświadczenia przy maszynowym sprawdzaniu wytrzymałości, nie odkształcają się prawie wcale aż do złamania.

Stosowanie opon powietrznych w celu osiągnięcia sprężynowania kół jest kosztowne i ze względów ekonomicznych nie może być stosowane do wielkiej liczby rolniczych i przemysłowych pojazdów.

Wynalazek niniejszy ma na celu wykonanie metalowego koła, posiadającego sprężystość, zbliżoną do sprężystości kół, zaopatrzonych w opony z pełnej gumy.

Na rysunku litery *a* — *a* oznaczają linię środkową osi koła z obręczą *b* i piastą *c*. Obręcz jest połączona z piastą zapomocą szprych ciągnących *d*, które np. zapomocą łba *e* naciskają od zewnątrz na obręcz, a przy piastce zostają naciągane zapomocą nakrętek *f*. Trzon szprychy jest przy łbie *e* luźno przesunięty przez obręcz lub przy nakrętce *f* przez piastę. Gdy według fig. 2 oś zostaje przesunięta wskutek obciążenia *P* wdół, obręcz spłaszcza się w dolnej połowie i odkształca się ze stanu, przedstawio-

nego linjami przerywanymi, do stanu, uwidocznionego linjami pełnemi. Wskutek zmniejszenia się odstępu między obręczą i piastą łby *e* odsuwają się przytem od obręczy albo nakrętki *f* od piasty. Wobec tego, podczas gdy górna nieobciążona połowa obręczy wskutek naprężenia zapomocą szprych *d* zachowuje swój kształt okrągły, należy dolną połowę obręczy uważać za łukowy dźwigar, oparty na linii *g* — *g* i pośrodku obciążony naciskiem, przypadającym na koło.

W celu zwiększenia nośności koła należy odpowiednio ukształtować przekrój obręczy jako dźwigara łukowego (fig. 1 albo fig. 3).

Wygięty kształt przekroju obręczy, czyli powierzchni bieżnej, ma także na celu usunięcie łbów nitowych *e* od nawierzchni drogi, aby się mogły przy odkształcaniu się dolnej części obręczy odsuwać bez przeszkód od obręczy, nie dotykając nawierzchni drogi. Oczywiście, można stosować takie wykonanie, że szprychy mogą się przesuwać w swym kierunku osiowym względem obręczy piasty. Obręcz można także zaopatrzyć w pierścień *h* z metalu (fig. 4), co jest dobre do jazdy na twardych drogach.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Sprężynujące szprychowe metalowe koło ~~wozowe~~, znamienne tem, że szprychy są tak zmontowane w kole, iż przy sprężynowaniu obręczy podczas pracy mogą się przesuwać swojemi końcami osiowo w gniazdach obręczy albo też w gniazdach piasty.

2. Sprężynujące metalowe koło szprychowe według zastrz. 1, znamienne tem, że posiada obręcz (*b*) kształtu wypukło korytkowego.

3. Sprężynujące metalowe koło szprychowe według zastrz. 1, znamienne tem, że na obręcz nałożony jest pierścień (*h*).

4. Sprężynujące metalowe koło szprychowe według zastrz. 1, znamienne tem, że posiada obręcz, składającą się z dwóch skombinowanych ze sobą wieńców blaszanych, znitowanych wraz z końcami nieprzesuwalnemi szprych (fig. 3).

Vereinigte Stahlwerke
Aktiengesellschaft.
Zastępca: Inż. F. Winnicki,
rzecznik patentowy.

Fig. 1

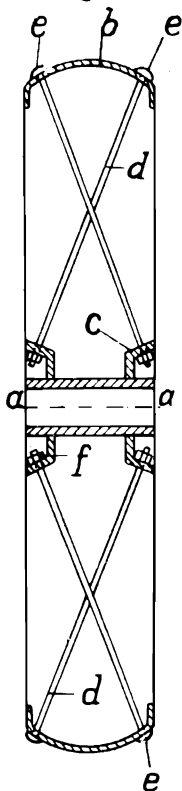


Fig. 2

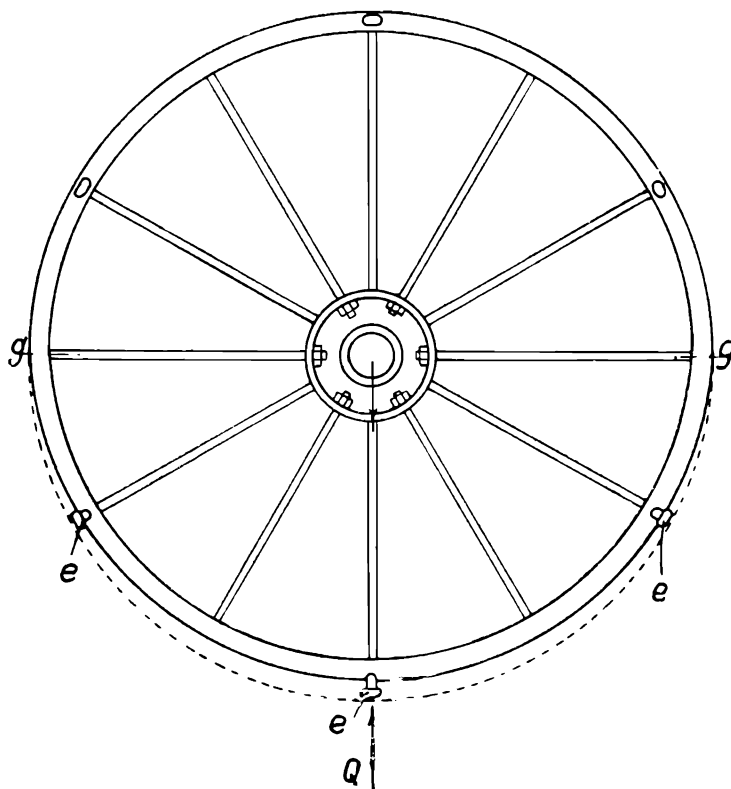


Fig. 3

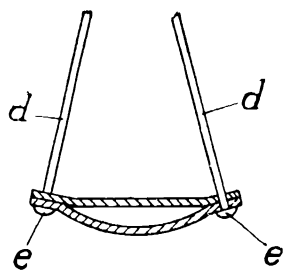


Fig. 4

