



PATENTNI SPIS BR. 12067

**Bochumer Verein für Gusstahlfabrikation Aktiengesellschaft,
Bochum, Nemačka.**

Jednodelni koturasti točak za vozila, koja se kreću po šinama.

Prijava od 23 januara 1935.

Važi od 1 maja 1935.

Pronalazak se odnosi na jednodelni koturasti točak za vozila, koja se kreću po šinama, sa u radialnom preseku u vidu svoda protežućim se delom kotura. U deformaciji takvih koturastih točkova, koja se vrši za vreme pogona, nije do sada postojalo iskustvo, koje bi odgovaralo stvarnom stanju, tako da su ovakvi točkovi izvođeni dosta nepovoljno i to sa srazmerno debelim zidom kotura, čija je debljina rasla od naplatka u pravcu glavčine. Doduše ovakva izvođenja mogla su još zadovoljavati dosadašnji željeznički saobraćaj, ali pri prelazu na brzi saobraćaj i pri nastojanjima da se smanje mase, koje ne stoje pod dejstvom opruga, naišlo se na nepremostive teškoće, jer usled povećanja brzine neobično se povećavaju sile, koje u vidu udara napadaju venice točkova.

Pronalazak bazira na saznanju, da se koturasti točkovi sa u radialnom preseku talasastim koturom, najčešće deformišu na području temena svoda kotura, usled sila, koje dejstvuju u vencu točka, paralelno sa osom grupe točkova. Ako se sada, u smislu pronalaska, debljina zida kotura izabere na tom području najvećom, pa se od tog područja u pravcu obih strana t. j. u pravcu glavčine i u pravcu venca točka, smanjuje, tada je zagarantovano najpovoljnije iskorišćenje građevnog materijala. Ovakav oblik točka ima s jedne strane visoku elastičnost u radialnom pravcu, koja je od najvećeg značaja, obzirom na sigurnu vezu stezanjem između naplatka i obruča kao i na sigurnu vezu presovanjem, između osovine i glavčine, a sa

druge strane ima veliku izdržljivost protiv u aksijalnom pravcu na obođu točka dejstvujućih sila. Ove osobine, da se debljina zida kotura sama po sebi izvede neznatnom čine da se postiže ušteda na težini.

Nacrt pokazuje jedan primer izvođenja pronalaska.

Između naplatka 1 i glavčine 2 nalazeći se koturasti deo 3, koji je u radialnom preseku talasasto presavijen ima najveću debljinu na području temena zasvođenja (talasa), koja odavde, u oba pravca, dakle u pravcu naplatka i glavčine, postepeno opada.

Opružno dejstvo kotura može se još povećati različitim drugim merama: jedanput time; što se glavčina i naplatak izvede sa što je moguće tanjim zidovima, a zatim izborom građevnog materijala sa odgovarajućom granicom istežanja. Velika izdržljivost kotura može se povećati time, što se nastavak kotura i glavčine, a eventualno takođe i naplatak, u koncentričnom preseku, presavije talasasto, kao što je na slici pokazan nastavak kotura na glavčini.

Pronalazak se može primeniti kako na točkovima kod kojih se obruč točka, nakon izrade kotura, učvršćuje na naplatak stezanjem (skupljanjem) tako i na točkovima, kod kojih obruč već postoji na napoltku.

Isto tako mogu se zamisliti točkovi sa žbicama, kod kojih se žbice, u radialnom preseku, protežu talasasto i koji se tako izvođe, da žbice na području temena svoda imaju najveću debljinu, koja opada u pravcu naplatka i glavčine.

Patentni zahtev:

Jednodelni koturasti točak za vozila
koja se kreću po šinama, sa u radialnom

preseku talasasto protežućim se delom kotura, naznačen time, što je debljina zida kotura najveća na području temena talasa, odakle, na obe strane, t. j. u pravcu glavčine i naplatka, opada.



