

DOBÓR PRZEKROJU PŁASKOWNIKA NOŚNEGO DO RUCHU POJAZDÓW KOŁOWYCH

Z uwagi na dynamiczny charakter obciążeń występujących podczas poruszania się pojazdów kołowych poniżej zamieszczamy tabelę ułatwiającą dobór krat do takich zastosowań.

kraty zgrzewane o wielkości oczka 34,3 x 38,1

| Rozstaw podpór w mm | samochód osobowe | | wózki widłowe | | | | samochody ciężarowe | | | | ciągniki siodłowe z naczepą | | | | | |
|---------------------|------------------|----------------|--------------------------------|------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--|
| | Q=2,5 [T] | | Q=2,5 [T] | Q=3,5 [T] | Q=7,5 [T] | Q=13 [T] | Q=6,0 [T] | | Q=9,0 [T] | | Q=12 [T] | | Q=30 [T] | | Q=60 [T] | |
| | P=0,48/0,624 | | P=1/1,3 | P=1,5/1,95 | P=3,25/4,225 | P=6/7,8 | P=2/2,6 | | P=3/3,9 | | P=4/5,2 | | P=5/6,5 | | P=10/13 | |
| | A=0,20x0,15 | | A=0,2x0,2 | A=0,2x0,2 | A=0,2x0,2 | A=0,2x0,2 | A=0,2x0,2 | | A=0,2x0,26 | | A=0,2x0,3 | | A=0,2x0,4 | | A=0,2x0,6 | |
| | R _L | R _B | R _L =R _B | | R _L =R _B | R _L =R _B | R _L =R _B | R _L | R _B | R _L | R _B | R _L | R _B | R _L | R _B | |
| 300 | 40x4 | 40x4 | 40x4 | 40x4 | 50x5 | 70x5 | 40x5 | 50x4 | 50x4 | 50x4 | 50x5 | 50x4 | 50x4 | 60x4 | 60x4 | |
| 400 | 40x4 | 40x4 | 40x4 | 40x5 | 60x5 | 70x6 | 50x5 | 50x5 | 60x4 | 60x5 | 60x5 | 60x5 | 60x5 | 70x5 | 70x4 | |
| 500 | 40x4 | 40x4 | 40x5 | 50x5 | 70x5 | | 60x4 | 60x5 | 70x4 | 70x5 | 70x5 | 70x4 | 70x4 | 70x6 | | |
| 600 | 40x4 | 40x4 | 50x4 | 60x4 | 70x6 | | 60x5 | 70x5 | 70x5 | 70x6 | 70x6 | 70x5 | | | | |
| 700 | 40x4 | 40x4 | 50x5 | 60x5 | | | 70x5 | 70x6 | 70x6 | | | 70x6 | | | | |
| 800 | 40x5 | 40x4 | 50x5 | 60x5 | | | 70x5 | | | | | | | | | |
| 900 | 40x5 | 40x5 | 60x4 | 70x5 | | | 70x6 | | | | | | | | | |
| 1000 | 50x4 | 40x5 | 60x5 | 70x5 | | | 70x6 | | | | | | | | | |
| 1100 | 50x4 | 50x4 | 60x5 | 70x6 | | | | | | | | | | | | |
| 1200 | 50x5 | 50x4 | 70x4 | 70x6 | | | | | | | | | | | | |
| 1300 | 60x4 | 50x5 | 70x5 | | | | | | | | | | | | | |
| 1400 | 60x4 | 60x4 | 70x5 | | | | | | | | | | | | | |
| 1500 | 60x5 | 60x4 | 70x5 | | | | | | | | | | | | | |

Q - całkowita masa samochodu z dopuszczalnym ładunkiem [T]

P = a/b

a - wartość maksymalnego nacisku na najbardziej obciążone koło w danym pojeździe [T]

b - wartość „a” powiększona o współczynnik dynamiczny (drżenie, hamowanie) [T]

A - powierzchnia nacisku „P” [mxm]

RL - kierunek ruchu wzdłuż płaskowników nośnych kraty

RB - kierunek ruchu pod kątem prostym do płaskowników nośnych kraty



Krata ciężka

