

wiegend im rechten Teil der Abbildung liegenden Werte gelten für Flugzeuggetriebe und stammen aus einer Zusammenstellung in der Z. V. d. I. 1920, S. 318. Bei den durch  $K$  hervorgehobenen Kegelrädern sind die an den mittleren Wälzkreisen gemessenen Größen zugrunde gelegt. Wenn auch die Einzelwerte, namentlich bei geringen Geschwindigkeiten untereinander recht bedeutende Abweichungen aufweisen, so ergibt sich unter Außerachtlassung der Gruppe sehr hoher Werte auch hier ein deutliches

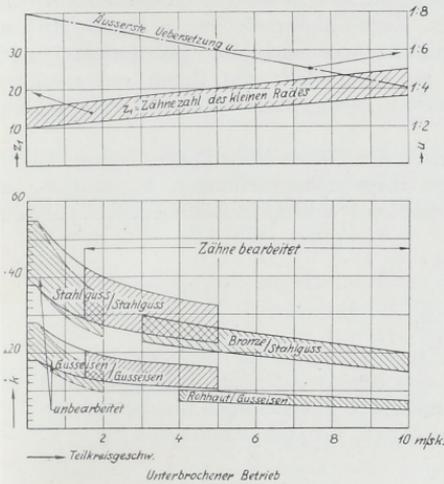


Abb. 1896. Belastungszahlen an Zahnrädern bei unterbrochenem Betrieb.

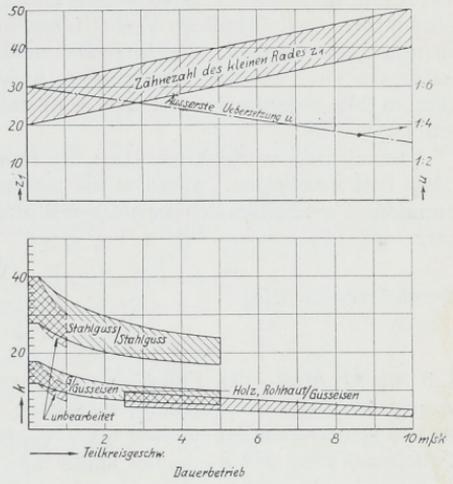


Abb. 1897. Belastungszahlen an Zahnrädern bei Dauerbetrieb.

Fallen der Zahlen mit zunehmender Wälzkreisgeschwindigkeit. Eingezeichnet sind noch die Linien:

$$k = k_0 \cdot \xi_1 \cdot \xi_2 = 30 \cdot 8 \cdot \frac{10}{v + 10} \quad \text{und} \quad 30 \cdot 12 \cdot \frac{10}{v + 10}$$

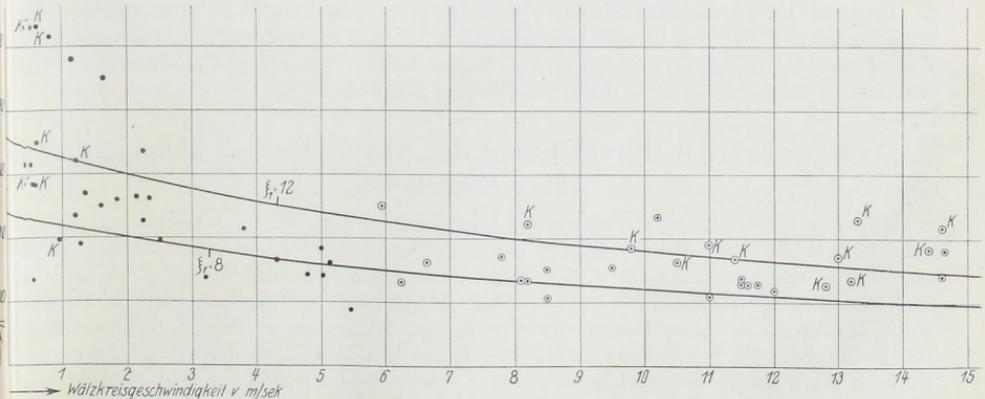


Abb. 1898. Belastungszahlen an Kraftwagen- und Flugzeuggetrieben.

zwischen denen die Mehrzahl der Punkte liegt, so daß für Kraftwagen- und Flugzeuggetriebe  $\xi_1 = 8$  bis 12 gelten darf. Die hohen Zahlen sind naturgemäß nur bei Verwendung hochwertiger Baustoffe, vergüteter und gehärteter Nickel- und Chromnickelstähle, mit hohen Streckgrenzen bei sorgfältigster Ausführung und Durchbildung der Verzahnung ohne Unterscheidungen zulässig. So benutzt die Daimler