

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

RAZRED 63 (5)

IZDAN 1 AVGUSTA 1938.

PATENTNI SPIS ŠT. 14172

Ringhoffer — Tatra — Werke A. G., Praha — Smichov Č. S. R.

Motorno vozilo z zakrenljivimi krmilnimi kolesi.

Prijava z dne 21. decembra 1937.

Velja od 1. marca 1938.

Naznačena prvenstvena pravica z dne 20. julija 1937. (Č. S. R.).

Pri hitro vozečem motornem vozilu izvajajo sunki, katere povzročajo neravnosti ceste na krmilna kolesa, vrtilne momente na krmilne čepe; ti momenti se očitujejo kot neprijetni sunki na volanu.

Namen izuma je, odstraniti ta nedostatek. To se v smislu izuma doseže s tem, da so na krmilnih čepih koles pričvrščeni dušilci sunkov, katerih dušilna sila odgovarja vrtilnim momentom, ki se vsled neravnosti ceste izvajajo na kolesa okrog točke, v kateri seče os krmilnega čepa vozno progo.

V priloženem načrtu je predočena prednostna izvedbena oblika izuma. Načrt kaže eno krmilno kolo v pogledu s sprednje strani, deloma v preseku.

Z zračnim obročem opremljeno kolo 1 motornega vozila je obenem z zavornim bobnom 6 vležajeno na osnem čepu 2 nosilca kolesa, ki je s svoje strani okrenljiv na krmilnem čepu 3. Ta krmilni čep se s pomočjo znanih poljubnih sredstev vodi gori in doli gibljivo napram voznemu okviru, ki tu ni pobližje označen, n. pr. s tem, da sedi na togi osi, ali tudi, kakor je to predočeno v načrtu, s pomočjo na njegovih koncih prijemajočih, drugo nad drugim ležečih prečnih listastih peres, katera so na svoji sredini pričvrščena na okviru. Pnevmatika kolesa se dotika tal v ploskvi, katere središče je pokazano pri 4, dočim os krmilnega čepa 3 seče vozno progo v točki 5. Na nosilcu kolesa, ki je opremljen z osnim čepom 2 in zavornimi čeljustmi je zgoraj pričvrščen na znotraj zapognjen krak 7, kateri

je s svojim vodoravnim koncem 8 stisnjen med dvema zavornima ploščama 9. Zavorni plošči 9 se vodita gibljivo gori in doli, toda zavarovano napram vrtenju, med stranicama 10 nekega okvira, na katerega spodnjo stranico se vleže spodnja zavorna plošča 9 in kateri je na krmilnem čepu 3 na poljuben način pričvrščen tako, da se ne more vrteti okoli osi tega čepa. Med zavorno ploščo 9 in zgornjo stranico okvira je vstavljeno tlačno vijlačno pero 11, katerega napon se more naravnovati s pomočjo vijaka 12, predvidenega v okviru. Pero 11 tišči obe zavorni plošči 9 in med njima ležeči konec 8 kraka 7 skupaj. S tem povzročeno trenje deluje nasproti okretanju nosilca kolesa okoli krmilnega čepa 3, ker se tega okretanja udeležijo sicer krak 7, ne pa tudi obe zavorni plošči 9, kateri ležita zavarovani napram vrtenju. v okviru 10, ki je s svoje strani na krmilnem čepu 3 istotako zavarovan napram vrtenju. Sunki, katere povzročajo neravnosti ceste na kolo, skušajo zavrteti kolo okrog točke 5. Temu zavrtanju nasproti pa učinkuje zavorna sila plošč 9. S tem se sunki močno dušijo in se torej v znatno manjši meri prenašajo na krmilno drogovje in na volan.

Namesto opisanega tornega dušilca se more uporabljati vsaka druga prikladna dušilna priprava, n. pr. tudi hidravlični dušilec, ki ima to posebno prednost, da se razmeroma počasi vršečim se krmilnim gibanjem ne zoperstavlja z znatnim odporom, pač pa prestreza sunke, ki delujejo z veliko hitrostjo.



