

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

RAZRED 63 (3)

IZDAN 1 SEPTEMBRA 1938.

PATENTNI SPIS ŠT. 14229

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

Privesno vozilo za motorna vozila.

Prijava z dne 12. januara 1938.

Velja od 1 aprila 1938.

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

Privesna vozila, katera se priključijo zadaj za motornim vozilom, se vlečejo in krmilijo potom sore (ojesa). Ker se pri tem vsa gibanja gonilnega voza prenašajo na krmilje privesnega vozila, more slednje — kakor kaže izkustvo — lahko pričeti nihati in zibati se.

Ta nedostatek se v smislu izuma odstrani s tem, da se vrtilna gibanja sore prenašajo na krmilje privesnega vozila s posredovanjem operesnih in dušenih prenosnih členov.

V priloženem načrtu sta predložena dva izvedbena primera. V načrtu kaže

slika 1 shematično krmilna kolesa in krmilje privesnega vozila s soro v tlorisu, slika 2 podoben pogled na spremenjeno izvedbeno obliko.

V sliki 1 sta pokazani sprednji kolesi 8, 9 privesnega vozila, kateri se moreta krmiliti in katerih krmilni čepi 10, 11, se vodijo potom paralelogramskih krmilnih drogov 12 medseboj neodvisno napram voznemu okvirju. Vozni okvir more obstajati iz srednjega cevastega nosilca, naznačenega pri 13, na katerega so prizgubljeni krmilni drogov 12.

Krmiljenje se vrši s pomočjo deljenega jaremskega droga, katerega polovici 14 po eni strani prijemljeta na krmilna kraka 15 koles in sta po drugi strani zgibljivo pričvrščeni na enem kraku 16 trokakega vzvoda, kateri je v točki 2 vležajen vrtljivo okrog navpičnega čepa na sprednjem koncu okvirnega nosilca 13.

Na koncih dveh vodoravnih krakov 17 trokakega vzvoda prijemlje sora, v katero so vključeni elastični in dušeni prenos-

ni členi.

Sora obstoja iz povprek ležečega vodoravnega nosilnega komada 3, katerega konca sta izobličena kot ležajni puši, ki ležita vrtljivo na krakih 17. Nosilni komad 3 ima v sredini zgib 18 s ponavadi navpično osjo, na katerem je priključen drog 1 sore. Drog 1 more torej nihati okoli krakov 17 kot osi gori in doli, kakor tudi gibati se vodoravno na desno ali levo okoli zgibne točke 18.

Na sprednjem koncu sore 1 je premakljivo vodena potezna ušica 19, katera se pričvrsti na potezno kljuko gonilnega voza. Ušica 19 pa je s koncema nosilnega komada 3 zvezana potom elastičnih in dušenih poteznih organov 4, 5, 6. V to svrho je na vsakem koncu nosilnega komada 3 zgibljivo priključen batni drog 4, katerega bat se vodi v cilindru 5, ki poseduje vmesno steno 22. Batni drog 21, ki je na ušici 19 zgibljivo pričvrščen pri 20, se vodi v drugem koncu cilindra 5, kateri poseduje tlačno pero 6, ki obdaja batni drog. To pero skuša držati bat droga 21 v dotiku z vmesno steno 22.

Ako se ušica 19 zasuče v smeri ene ali druge pušice, tedaj more sora izvesti vrtilno gibanje okoli zgibne točke 18. Temu gibanju nasproti pa deluje eno ali drugo izmed peres 6. Prednostno se cilindra napolnita z oljem o svrhu, da se to gibanje duši. Dočim se en potezni člen 4, 5, 6 podaljša, se more drugi potezni člen skrajšati vsled premaknitve batnega droga 4 v cilindru 5.

Izvedbena oblika po sliki 2 se razlikuje od one, ki je pokazana v sliki 1, sa-

mo glede izvedbe prožnih členov. Tu je namreč spirorno pero 6 razporejeno tako, da se stisne, ako se prožni člen skrajša. V to svrhu je tlačno pero 6 razporejeno med steno 22 in batom droga 4, dočim se bat droga 21 v cilindru 5 vodi dušeno potom olja.

Izum se more v mnogočem spremeniti. Tako bi bilo mogoče vključiti dušeno operesenje na nekem drugem mestu v kinematično verigo 1, 3, 17, 16, 14, n.pr. med kraka 16 in 17.

Patentni zahtevi:

1.) Privesno vozilo za motorna vozila, označeno s tem, da je med krmiljem privesnega vozila in njegovo soro vključena dušena in operesena priprava za prenašanje gibanj, tako da se morejo majhna stranska gibanja sore elastično preštrči, ne da bi se ta gibanja prenesla na krmilje privesnega vozila.

2.) Privesno vozilo po zahtevu 1.), označeno s tem, da je sora tvorjena po trikotniškem krmilu, v katerega stranicah (4, 21) so vključeni elastični in dušeni členi.

3. Izum se more v mnogočem spremeniti. Tako bi bilo mogoče vključiti dušeno operesenje na nekem drugem mestu v kinematično verigo 1, 3, 17, 16, 14, n.pr. med kraka 16 in 17.

4. Izum se more v mnogočem spremeniti. Tako bi bilo mogoče vključiti dušeno operesenje na nekem drugem mestu v kinematično verigo 1, 3, 17, 16, 14, n.pr. med kraka 16 in 17.

5. Izum se more v mnogočem spremeniti. Tako bi bilo mogoče vključiti dušeno operesenje na nekem drugem mestu v kinematično verigo 1, 3, 17, 16, 14, n.pr. med kraka 16 in 17.

6. Izum se more v mnogočem spremeniti. Tako bi bilo mogoče vključiti dušeno operesenje na nekem drugem mestu v kinematično verigo 1, 3, 17, 16, 14, n.pr. med kraka 16 in 17.

7. Izum se more v mnogočem spremeniti. Tako bi bilo mogoče vključiti dušeno operesenje na nekem drugem mestu v kinematično verigo 1, 3, 17, 16, 14, n.pr. med kraka 16 in 17.

8. Izum se more v mnogočem spremeniti. Tako bi bilo mogoče vključiti dušeno operesenje na nekem drugem mestu v kinematično verigo 1, 3, 17, 16, 14, n.pr. med kraka 16 in 17.

9. Izum se more v mnogočem spremeniti. Tako bi bilo mogoče vključiti dušeno operesenje na nekem drugem mestu v kinematično verigo 1, 3, 17, 16, 14, n.pr. med kraka 16 in 17.



