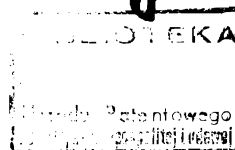


URZĄD PATENTOWY



B 609 11/02

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
OPIS PATENTOWY

Nr 27109.

Kl 36 c, 40.

Ludwik Tyszką
(Warszawa, Polska).**Resor.**Zgłoszono 6 marca 1935 r.
Udzielono 24 sierpnia 1938 r.

Wadą znanych resorów, przyczyniającą się niejednokrotnie do katastrof śmiertelnych, jest to, że, w razie pęknięcia lub złamania górnego dźwigającego pióra resoru, podwozie opada na jezdnię i staje się przyczyną wywrócenia pojazdu. Różne środki, mające na celu zmniejszenie tego niebezpieczeństwa, zmierzają w pierwszym rzędzie do tłumienia wstrząsów, wywołanych jazdą po wyboistej drodze. Te urządzenia jednak nie zapobiegają, przetrwając w ruchu, względnie czynią to w niedostatecznym stopniu, ponieważ zawsze musi wystąpić mniejsze lub większe rozluźnienie pomiędzy elementem dźwigającym resoru, a podwoziem.

Resor według niniejszego wynalazku usuwa powyższe wady i zwiększa bezpieczeństwo jazdy w szczególności przy samochodach, dzięki wyposażeniu go w dodatkowe pióro, stanowiące nakładkę na pióro główne, które ogranicza strzałkę ugięcia resoru. Poza tym resor według niniejszego wynalazku różni się tym od znanych resorów, że ucha pióra głównego są ujęte w odpowiednie występy pióra, znajdującego się bezpośrednio pod piórem głównym i w występy pióra dodatkowego.

Na rysunku przedstawiono na fig. 1 nakładkę resorową z boku, na fig. 2 — cały resor z boku, na fig. 3 — nakładkę z góry.

Na warstwę dźwigającą resoru, względnie — pióro *b*, zaopatrzone na końcach w ucha, do sworzni *d* jest nałożona nakładka w kształcie dodatkowego pióra *a*, posiadającego końce odgięte na zewnątrz, ukształtowane według krzywizny ucha i ściśle do niego przylegające. Pierwsza warstwa, względnie pióro *c*, pod piórem *b* jest przedłużona, a końce jej są zagięte na ucha pióra *b* w ten sposób, że nie dochodzą w stanie nieobciążonym resoru do końców pióra *a*.

Odkształcenie resoru jest ograniczone wielkością szczeliny pomiędzy sąsiadującymi ze sobą końcami piór *a* i *c*.

Dzięki zastosowaniu piór *a* i *c* jest uniemożliwione rozluźnienie się resoru wskutek pęknięcia pióra głównego, ponieważ końce piór *a* i *c* obejmują pióro *b* z obu stron, nie pozwalając na wysunięcie się odłamanej części.

Korzyść stosowania resorów według niniejszego wynalazku polega na tym, że mimo pęknięcia resoru podwozie pojazdu nie opada, a tylko zmniejsza się nośność resoru, przy czym ze złamanym resorem można dalej jechać bez natychmiastowej naprawy, zachowując jedynie większą ostrożność przy przejeżdżaniu wybojów.

Złamany resor może być następnie wymieniony w dogodnym miejscu np. w garażu lub w warsztacie. Okoliczność ta jest szczególnie ważna w czasie wojny. Dotychczas bowiem złamanie resoru wymagało przerwania jazdy i przeprowadzenia naprawy, chociażby najbardziej prowizorycznej, w najbliższym warsztacie kowalskim. Ta niedogodność przy resorach według niniejszego wynalazku odpada zupełnie, a bezpieczeństwo jazdy staje się prawie zupełne.

Zastrzeżenie patentowe.

Resor, zaopatrzony w dodatkowe pióro, ułożone na piórze głównym, znamieny tym, że pióro dodatkowe (*a*) posiada odgięte na zewnątrz końce według krzywizny ucha (*d*) pióra głównego, przy czym odgięty koniec pióra (*a*) obejmuje tylko część wspomnianego ucha, nie stykając się z zagiętymi końcami pierwszego dźwigającego pióra (*c*) w stanie nieobciążonym.

L u d w i k T y s z k a.
Zastępca: Inż. J. Strzelecki,
rzecznik patentowy.

