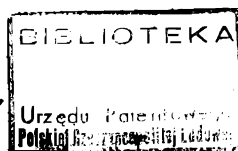


18 czerwca 1927 r.

2

URZĄD PATENTOWY



B 60 k 19/14

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 5820.

Kl. 63 c 20.

Adolf Bleichert & Co.
(Leipzig-Gohlis, Niemcy).

Kierownica do samochodów ciężarowych.

Zgłoszono 16 maja 1924 r.

Udzielono 14 września 1926 r.

Pierwszeństwo: 2 lipca 1923 r. (Niemcy).

Kierownice wozów transportowych, a zwłaszcza wykonanych w postaci elektro-wozów posiadają liczne wady. Kierowanie wozem uskutecznia się osadzając w pobliżu siedzenia woźnicy rękojeścią, bądźto pionową, odchylaną na boki, bądź poziomą, odchylaną, dla zwrotu wozu na prawo lub na lewo, ku przodowi albo wstecz.

Podobne urządzenie przy długich nawet dźwigniach, na czym jednak cierpi zwiększona budowa, wymagają, jak to stwierdza praktyka, od kierowcy znacznego wysiłku, zwłaszcza przy zataczaniu ostrych łuków, przy których kierowca musi mieć szczególną łatwość pewnego panowania nad wozem. Dalejszą niedogodność kierownic z rękojeścią odchylaną na boki stanowi okoliczność, że w położeniach zbliżonych do krań-

cowych wystaje ona znacznie poza normalny profil wozu wywołując niebezpieczeństwo (w miejscach wąskich) uszkodzenia ubrania lub poranienia kierowcy. Ponadto w nienaturalnej tej, wychylonej nazewnątrz pozycji, nie może on oceniać należycie, i to w miejscach właśnie najtrudniejszych, sytuacji, w jakiej wóz się znajduje, co znowu prowadzi do niebezpieczeństwa stykania się wozu, zawadzania lub jakichkolwiek uszkodzeń.

Urządzenia zaopatrzone w rękojeść przesuwaną pionowo pozbawione są pożądaney zawsze jednokierunkowości ruchów dźwigni, tudzież wozu.

Znane te urządzenia posiadają inne jeszcze niedogodności.

Bywa częstokroć rzeczą pożądaną, aby,

S przy wysokim ładunku na wozie, zasłaniającym woźnicy widok naprzód, można było jechać tyłem. W wypadku podobnym woźnica musi oczywiście obrócić się na swem stanowisku tyłem do wozu dla wyzyskania widoku na drogę. Obecnie okupuje się to pewnemi niedogodnościami; w wozach wyposażonych w rękojeść pionową należy ją ukształtować w ten sposób, aby woźnica mógł ją dogodnie chwycić i przedstawiać i w nowem tem swoim położeniu. W wozach o rękojeści kierownicy poziomej powstaje w tym wypadku inna znowu trudność, wskutek przejawiającej się czynnie bezwładności, przy zmianie szybkości a również i kierunku wozu, której podlega również i woźnica; tenże oddziaływał mimowolnie ręką na rękojeść, co naturalnie może z łatwością wywoływać zwroty w kierunku wozu. W często zachodzących wypadkach wjazdu wozu na wąski zazwyczaj podnośnik wypada zastępować wystającą rękojeść złożonemi urządzeniami, któreby temu nie przeszkadzały.

Wreszcie znane konstrukcje wykazują to jeszcze niebezpieczeństwo, że siła odśrodkowa może na gwałtownych zakrętach wyrzucić nawet woźnicę, o ile nie przedsięwziął wcześniej odpowiednich środków ostrożności, nie posiada on bowiem żadnego pewnego punktu oparcia po żadnej stronie rękojeści.

Wynalazek niniejszy usuwa wszystkie te wady, a to w ten sposób, że uruchamianie kierownicy skutecznie ruchomą podstawą dla woźnicy z wyzyskaniem w tym celu jego ciężaru.

Przedewszystkiem woźnica może powodować najostrejszy nawet zwrot przez takie ustawienie swego ciała, że oddziaływa ono całym swym ciężarem. Wskutek usunięcia dźwigni kierowniczych żadne części kierownicy nie wystają poza profil wozu, co ułatwia również wjazd wozu na podnośniki.

Ponieważ pędnia pomiędzy ruchomą

platformką woźnicy i kołami biegowemi wozu posiada taki ustrój, że stąpieniu woźnicy na prawo, odpowiada prawy a przestąpieniu na lewo lewy zwrot wozu, osiąga się przeto pożądaną jednoznaczność ruchów. Odwrócenie się woźnicy nie napotyka tu na żadne trudności, nie zależy ono bowiem zupełnie od ukształtowania lub możliwości uruchamiania rękojeści kierowniczych. Woźnica, posiadając tutaj, dzięki usunięciu pomienionych rękojeści, jedną rękę wolną, może się nią posługiwać do trzymania się za jakiś stały uchwyt, co ułatwi mu również i zmianę położenia.

Uruchamianie urządzenia kierowniczego pod wózkiem woźnicy wymaga w wozach wyposażonych w przyrząd niniejszy, by przy zataczaniu ostrych łuków woźnica był doskonale zabezpieczony, wobec szerokiego rozstawienia nóg, od działania siły odśrodkowej. W tym celu końce dźwigni podnóżkowej są ustawione odpowiednio pochyło.

Rysunek wyobraża jedną z form wykonania wynalazku w widokach końcowym i bocznym. Wał kierowniczy *a* połączony jest odpowiednią dźwignią *d*, lub innem podobnem urządzeniem, z obrotowo osadzoną dźwignią—podstawą *b*, na której stoi woźnica i osadzoną przegubowo w punkcie *c*. Mechanizm *d* wykonany jest w ten sposób, że obrót prawy ramienia dźwigni — podstawy *b* wywołują zwrot wozu na prawo, lewy zaś — zwrot na lewo.

Zastrzeżenie patentowe.

Kierownica do samochodów ciężarowych, znamienna tem, że uruchamia się ją zapomocą obrotowej dźwigni (*b*), odgrywającej rolę podstawy dla nóg kierowcy.

Adolf Bleichert & Co.
Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

Fig. 1.

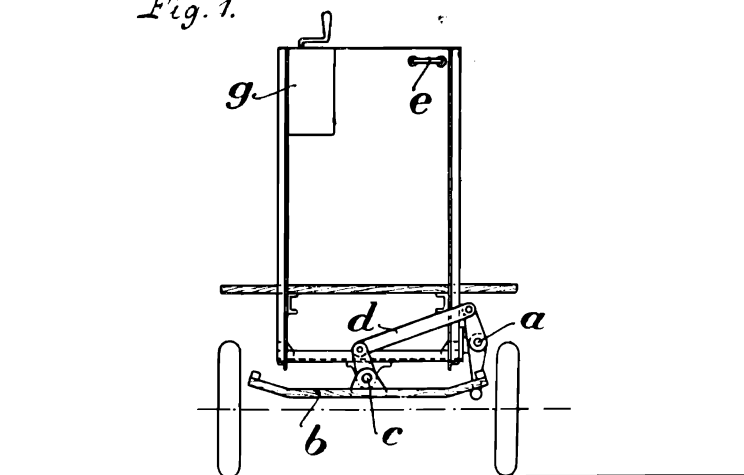


Fig. 2.

