

Kraljevina Jugoslavija

Uprava za zaštitu



industrijske svojine

Klasa 63 (3)

Izdan 1 decembra 1935

Patentni Spis Br. 11918

Závody Tatra akciová společnost pro stavbu automobilu a železničnického vozu,

Praha Smíchov, Č. S. R.

Motorno vozilo.

Dopunski patent uz osnovni patent br. 10830.

Prijava od 25 septembra 1934.

Važi od 1 marta 1935.

Najduže vreme trajanja do 30 septembra 1948.

Pronalazak se odnosi na dalje izvođenje motornih vozila opisanih u osnovnom patentu br. 10830, kod kojih kolsko donje postolje obuhvata postrojenje eksplozivnog motora pored menjačkog mehanizma i osovinškog mehanizma, pri čemu je jedan kraj dela vozila, koji služi za prijem tereta (kolski sanduk), vezan obrtno oko vertikalne ose sa donjim postoljem. Drugi kraj dela koji prima teret može isto tako biti opremljen jednom ili više na poznat način izvedenih osovina.

U pomenutom patentu se navedena izvođenja jednog motornog vozila po pronalasku izvode dalje time, što su između pogonskog agregata, s jedne strane, koji se sastoji iz motora i iz običnog uključnog mehanizma i pogonske osovine za oba para pogonskih točkova donjeg postolja, s druge strane, umeću po jedan par točkova koji se za sebe mogu ubacivati, i koji obrazuju neku vrstu pomoćnog uključnog mehanizma, pri čemu svaki od ovih para točkova, sa različitim prenosom, može biti uzet za to da pogon od motora pronosi ili direktno ili

preko jednog od hodova zaključno sa hodom unazad običnog uključnog mehanizma.

Korist izvođenja po pronalasku sastoji se na primer u tome, što se kod upotrebe običnog uključnog mehanizma sa četiri stupnja sa hodom unazad zajedno sa pomoćnim uključnim mehanizmom koji ima tri stupnja pri podnesnom deljenju u stupnje dobija dvanaest hodova za napred, a od ovoga su uvek tri takozvana direktna uhvata i tri hoda unazad.

Dalje koristi i odlike pronalaska se vide iz priloženog opisa i radi primera pokazanog šematičkog izvođenja pronalaska na nacrtu.

Na krivajnu osovinu 1 eksplozivnog motora je preko spojnika 2, koji se može izmicati, priključena pogonjena osovinu 3 uključnog mehanizma 4. Mehanizam obuhvata na primer četiri hoda napred i jedan hod nazad. Pogonska osovinu 5 je izvedena kao šuplja osovinu koja obuhvata osovinu 3 i njen deo, koji se nalazi u pogonskoj kutiji 1, izljebljen je radi pomerljivog ležanja. Na spoljnom delu šuplje osovine 5 čvrsto su naglavljene točkovi 6. Sa točkovima 6 nalaze se u zahvatu točkovi 7 direktno ili

pomoću prvenstveno bešumnih lanaca. Točkovi 7 se nalaze slobodno obrtno na osovini 8, sa kojom mogu pojedinačno biti spojeni. Točkovi 6, 7 mogu biti smešteni u naročitoj kutiji II za mehanizam. Na obema stranama točkova 7 je na osovini 8 postavljen po jedan mehanizam 9 za izravnjanje a na krajevima osovine po jedan kočnički doboš 10. Na mehanizam 9 za izravnjanje priključene su šuplje osovine 11, 12, koje se pomoću konusnih zupčanika 13 odnosno 14 nalaze u zahvatu sa tanjirastim točkovima 15, odnosno 16. Tanjirasti točkovi 15, 16 pogone sa svoje strane, uz posredovanje prvenstveno nezavisno na gore i na dole pokretljivih osovin, gazišne točkove koji nisu pokazani.

Smeštanje različitih predstavljenih organa može da se izvede na sličan način, kao što je pokazano u patentu br. 10830.

Osovina 3 mehanizma strči svojim krajem 17 isto kao i prenosna osovina svojim krajem 18 kroz mehanizmovu kutiju I napolje. Osovinski krajevi 17 i 18 mogu tako korisno biti korišćeni za pogon pomoćnih organa vozila, na primer čekrkove osovine za užad.

Spojnik 19 koji služi za uključenje direktnog hoda biva korisno postavljen neposredno iza spojnika 2, tako, da je pri direktnom pogonu, koji se većinom potrebuje, deo osovine 3 koji se nalazi u osovini 5 rasterećen.

Gazišni točkovi su prvenstveno postavljeni na oscilišućim osovinama krivajama ili na sličan način. Osim pokazanog rasporeda su naravno mogući i mnogi drugi oblici izvođenja. Tako može naročito broj u kutiji I i u kutiji II postavljenih stupnjeva brzine, vrsta spajanja točkova i t. sl. biti izvođen na drugi način no što je to pokazano.

Patentni zahtevi:

1. Motorno vozilo sa kolskim donjim postoljem koje je opremljeno sopstvenim pogonskim motorom, naznačeno time, što je između pogonskog agregata koji se sastoji iz motora i običnog mehanizma s jedne strane i pogonske osovine za oba para pogonskih točkova donjeg postolja s druge strane, umetnuto više parova točkova koji se svaki za sebe mogu ubacivati, i koji obrazuju jednu vrstu pomoćnog uključnog mehanizma, pri čemu svaki od ovih različito prenošenih parova točkova može biti korišćen za to, da pogon od motora prenosi ili direktno ili preko kakvog hoda uključivo sa hodom unazad običnog uključnog mehanizma.

2. Motorno vozilo po zahtevu 1, naznačeno time, što jedna osovina pomoćnog uključnog mehanizma predstavlja glavnu pogonsku osovinu koja je uključena između gazišnih točkova, dok je prvenstveno druga osovina pomoćnog mehanizma šuplja i obuhvata osovinu koja motor vezuje sa glavnim uključnim mehanizmom, pri čemu druga osovina pomoćnog mehanizma može biti direktno spojena sa krajem krivajne osovine.

3. Motorno vozilo po zahtevu 1 ili 2, naznačeno time, što su kako glavna osovina tako i prenosna osovina glavnog uključnog mehanizma u cilju pogona pomoćnih uređaja kao na primer čekrka sa užetom ili tome slično sprovedene kroz zid mehanizmove kutije (I).

4. Motorno vozilo po zahtevu 1, 2 ili 3, naznačeno time, što između oba para točkova umetnuta osovina (8) preko mehanizma (9) za izravnjanje i šupljih osovin (11, 12), pogoni osovine i na svojim krajevima koji su sprovedeni kroz šuplje osovine nosi kočničke uređaje (10).



