

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 63 (3)

IZDAN 1 MARTA 1937

PATENTNI SPIS BR. 12945

**Závody Tatra akciová společnost pro stavbu automobilů a železničních vozů,
Praha — Smichov, Č. S. R.**

Vozilo, naročito motorno vozilo sa dve ili više sasvim blizu jedna za drugom postavljenih zadnjih osovina.

Prijavljen 20 novembra 1935.

Važi od 1 juna 1936.

Kod teških teretnih kola, omnibusa, drumskih kola ili t. sl. većinom je uobičajeno, da se predviđaju dve sasvim blizu jedna za drugom postavljene zadnje osovine. Takva vozila imaju srazmerno veliku dužinu, tako, da je poluprečnik najmanje krivine kroz koju se može proći srazmerno veliki. S druge strane pak upravo takva vozila zahtevaju naročito dobru sposobnost za upravljanje, jer ona treba da mogu biti upotrebljavane ne samo na drumu, već i u varošima sa uzanim ulicama i sa teškim ulazima kao i u oblastima kod kojih se sa strane puta nalaze koloseci. Kod upotrebe takvih vozila na terenu povećava se zahtev za povećanje okretljivosti još i zahtevom za sposobnost za kretanje po terenu.

Ovim pronalaskom treba da se poboljša sposobnost za upravljanje vozila sa dve ili više sasvim blizu jedna za drugom postavljenih zadnjih osovina i ovo se po pronalasku izvodi na taj način, što su zadnje osovine u datom slučaju svojim pogonom vezane u jednu jedinicu, koja se za vreme voženja može obrtati oko jedne vertikalne ose u odnosu prema okviru vozila. U odnosu prema vozilima sa dve osovine koje se ne mogu obrtno pomerati u vodoravnoj ravni sposobnost za obratnje je, kao što je bez daljeg jasno, veoma poboljšana. U odnosu prema poznatim vozilima, kod kojih su i zadnji točkovi isto tako kao i prednji točkovi postavljeni na kracima za upravljanje, izvođenje po ovom prona-

lasku je znatno jednostavnije i trajnije. Ovo naročito tada, kad su u pitanju pogonjeni točkovi usled izostanka mnogobrojnih zglobova u pogonskim osovinama koji omogućuju upravljanje; dalje se kod izvođenja po pronalasku daje postići mnogo veće obrtno pomeranje zadnjih točkova na kod postavljanja zadnjih točkova na vodećim kracima.

Dalja odlika pronalaska sastoji se u tome, što se jedinica zadnjih točkova može nezavisno upravljati od prednjih točkova. Ovim izvođenjem se postiže još veća mogućnost kretanja vozila, jer vozilo sada može kao celina biti na primer voženo ukoso napred ili nazad u odnosu prema podužnom pravcu vozila, kao što se ovo katkada na primer želi pri pristupanju vozila kakvoj rampi za tovarenje.

Priloženi nacrt pokazuje kao jedan primer izvođenja pronalaska jedno motorno vozilo sa šest točkova, šematički u izgled sa strane i delimično u preseku.

Na prednjem kraju jedno radi primera pokazanog, pomoću cevi 1 izvedenog okvira vozila postavljeni su na poznat način točkovi 2 za upravljanje u pozadi dve pogonske osovine 3, 4 sa pogonskim točkovima 3a i 4a. Pogonske osovine 3 i 4 su vezane pomoću tela 5 koje prima organe za prenos pogona, odnosno pogonski motor. Telo 5 se u odnosu prema kutiji 1a nosećeg tela 1 može obrtati oko vertikalne ose A. Za obrtno pomeranje je telo 5 čvrsto vezano sa konusnim zupčanikom 7. U ovaj konusni zupčanik za-

hvata zupčanik 6, koji je utvrđen na osovini 6a koja je postavljena u nosećem telu 1. Prednji kraj osovine 6a nosi konusni zupčanik 6b, sa kojim se nalazi u zalivatu konusni zupčanik 8b koji je pomoću upravljačke osovine 8a kruto vezan sa ručnim točkom 8 za upravljanje. Jedinica 3, 4, 5 obrazovana iz zadnjih osovina može tako pomoću ručnog točka 8 biti proizvoljno obrtana oko vertikalne ose A u odnosu prema okviru.

Uredaj za obrtno pomeranje jedinice iz zadnjih točkova može naravno biti izveden na veoma različite načine. Kod primera izvođenja su upravljajući točak 8 zajedno sa osovinom 8a i zupčanikom 8b izvedeni šuplje i osovina u istoj osi postavljenog točka 9 za upravljanje za prednje točkove provedena je kroz ove šuplje delove.

Navedeno postavljanje točka i uređaja za upravljanje može naći primene i kod vučnih mašina sa šest točkova, koje grade srazmerno veoma kratke. Kod takvih vučnih mašina se tada povećava i poboljšava sposobnost za upravljanje, jer se kod njih javlja to, da prednji točkovi za upravljanje usled svog malog rastojanja od oba zadnja točka ne reaguju sa dovoljnom osetljivošću na upravljanje.

Ako je, kao što je pretpostavljeno kod primera izvođenja, stroj 10 pogonskog motora postavljen na okviru 1 voznog postolja, i ako treba da se prenošenje snage izvodi mehanički, to se podesno u okviru 5 obrtnog postolja predviđa osovina koja se nalazi u istoj osi sa osom A za obrtno pomeranje, i koja se s jedne strane pomoću para konusnih točkova, puževog mehanizma ili t. sl. nalazi u vezi sa na motor priključenom podužnom osovinom, a i s druge strane se pomoću odgovarajućih članova za prenos nalazi u vezi sa točkovima 3a, 4a. Podužna pogonska osovina i osovina 6a koja služi za upravljanje mogu biti postavljene jedna u drugoj koncentrično, pri čemu jedna od ovih osovina tada treba da se izvede kao šuplja osovina ili one mogu takode biti postavljena jedna pored druge, pri čemu se tada bar jedna od osovina uz upotrebu kosih zupčanika, puževih mehanizama ili t. sl.

mora voditi na potrebnom rastojanju pored obrtne ose A.

Točkovi 3a, 4a podesno su nezavisni jedan od drugoga, na pr. uz upotrebu oscilacionih poluosovina koje su u odnosu prema telu 5 obrtnog postolja oslonjene elastično pomoću opruga.

Namesto opisanog pogonskog izvođenja može na primer eksplozioni motor biti postavljen i u obrtnom postolju. Jednostavno prenošenje snage dobija se kod veze motora sa kakvim proizvođačem struje kao i predviđanjem jednog ili više sa točkovima spojenih elektromotora na obrtnom postolju. Ma da izgleda kao najkorisnije, da se oba prednja točka 2 postave na osovinskim kracima, ipak se može takode zamisliti, da se prednji točkovi izvode uopšte tako da se ne mogu upravljati ili da se postavljaju na kakvoj krutoj, takode oko kakve vertikalne ose obrtnoj osovini.

Patentni zahtevi:

1.) Vozilo, naročito motorno vozilo sa dvema ili više sasvim blizu jedna za drugom postavljenim zadnjim osovinama, naznačeno time, što su zadnje osovine, u datom slučaju sa delovima prenosnog mehanizma koji služe za njihov pogon složene u jednu jedinicu (3, 3a, 4, 4a, 5), koja se za vreme vožnja može obrtati oko jedne vertikalne ose (A) u odnosu na okvir (1) vozila.

2.) Vozila po zahtevu 1, naznačeno time, što se jedinica (3, 3a, 4, 4a, 5), koja obuhvata zadnje osovine može obrtati nezavisno od upravljanja prednjih točkova.

3.) Vozilo po zahtevu 2, naznačeno time, što ima po jedan ručnik upravljajući točak (8 odnosno 9) za obrtanje jedinice (3, 3a, 4, 4a, 5) zadnjih točkova, odnosno za upravljanje prednjih točkova (2), pri čemu se oba ručna točka (8, 9) postavljena u istoj osi i osovina jednog ručnog točka (9) je provedena kroz šuplje izvedenu glavčinu i osovinu (8a) drugog ručnog točka (8) sa delom (8b) za prenos kretanja.



