

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 63 (3)

IZDAN 1 NOVEMBRA 1937.

PATENTNI SPIS BR. 13637

Závody Ringhoffer-Tatra a. s., Praha — Smíchov, Č. S. R.

Motorno vozilo.

Prijava od 19 novembra 1936.

Važi od 1 maja 1937.

Pronalasku je cilj da se izvede podešan raspored motora kod većih osobnih kola, koja služe za javni saobraćaj, naročito u koliko je u pitanju upotreba motora sa zvezdasto raspoređenim cilindrima, koji su usled svog velikog opterećenja pri maloj težini i malom prostoru koji potrebuju, veoma podesni i za pogon terenskih vozila. Raspored takvih motora pričinjava naročito kod autobusa i t.s. niz nezgoda, kod kojih se s jedne strane želi što je moguće niži položaj kolskog dna, a s druge strane da se sedište vozača pomeri što je moguće bliže prednjem zidu, da za motor pod podom ili pored vozača većinom ne ostaje dovoljno mesta.

Po pronalasku treba sad motor, naročito motor sa zvezdasto raspoređenim cilindrima da bude postavljen iznad krova vozila, odnosno iznad sedišta vozača pod odgovarajući izvedenim poklopcem koji je prvenstveno snabdeven upusnim i ispusnim otvorima za vazduh za hlađenje. Prvenstveno može motor pomoću vertikalne vezne osovine biti vezan sa kolskim postoljem odnosno sa uključenim mehanizmom. Dalje može vertikalna vezna osovina biti provedena kroz vertikalnu cev, koja jednovremeno služi kao nosač za motor.

Dalje se pronalazak odnosi na motorno vozilo za kretanje po šinama sa u odnosu prema kolskom sanduku obrtnim kolskim postoljem, kod kojeg vertikalna vezna osovina prolazi kroz otvor, koji je u ovom kolskom postolju predviđen u pravcu obrtne osovine kolskog postolja.

Dalja odlika pronalaska se sastoji u tome, što kod vozila koje se kreće samo u jednom pravcu poklopac motora ima oblik

koji odgovara liniji strujanja i otvore za dovod i odvod vazduha.

Dalje može kod teretnih vozila, kod kojih je motor postavljen iznad krova kućice za vozača, otvoreni sanduk za tovar iza odeljka za vozača imati pomoćnu površinu (ploču) koja se može preketati, i pomoću koje se omogućuje rad oko motora za vreme voženja. Prostor za motor na krovu odeljka za vozača može biti odogzgo pristupan kroz poklopac koji se može preketati. Ovaj poklopac može biti tako preklopljiv, da se on pri preketanju naslanja na čeonu zid ili bočni zid sanduka za tovar na vozilu i da tako služi kao radna površina za mehaničara.

Na priloženom nacrtu je pronalazak pokazan radi primera na pet raznih oblika izvođenja.

Sl. 1 pokazuje primenu pronalaska kod jednog autobusa.

Sl. 2 pokazuje primenu pronalaska kod dvoosovnih železnih kola.

Sl. 3 pokazuje primenu pronalaska kod železničkih kola sa dva kolska postolja.

Sl. 4 i 5 pokazuju dva različita oblika izvođenja kod jednih teretnih ili terenskih kola.

Na sl. 1 je sa 1 obeležen motor sa zvezdasto raspoređenim cilindrima, koji je postavljen iznad krova kolskog sanduka, i to u sredini iznad obe zadnje pogonske osovine 3 i 4. Vezna osovina 5 prolazi zajedno sa cevi 6 koja je okružuje, vertikalno kroz kolski sanduk. Cev 6 služi jednovremeno kao nosač motora. Motor je pokriven poklopcem 7 koji se može lako skidati, koji ima oblik linije strujanja i koji je snabdeven otvorima 8 i 8' za upuštanje i spušta-

nje vazduha za hlađenje pri upotrebi motora hlađenih vazduhom. Po sebi se razume da može ovde i za vodom hlađene motore biti predviđen odgovarajući izvedeni hladnik.

Kod primera izvođenja sl. 2 je zvezdasti motor 9 postavljen u sredini prova kolskog sanduka 10. Vertikalna osovina 11 prolazi ovde kroz cev 12 i pogoni pomoću konusnih zupčanika 13, 14 zglobnu osovinu 11, koja deluje na jednu od obe osovine 16, 17.

Sl. 3 pokazuje veća železnička kola, kod kojih su iznad oba obrtna postolja 21, 22 postavljena dva motora 19 i 20, koji se isto tako nalaze iznad krova kolskog sanduka 18. Osovine 23 i 24 prolaze kroz čepove 27 i 28 obrtnog postolja i pogone po jednu ili obe osovine obrtnog postolja.

Poklopci motora su kod primera izvođenja prema sl. 2 i 3 izvedeni simetrično, jer železnička kola moraju da se voze u oba pravca. I ovde mogu biti upotrebljeni kako motori koji se hlade vodom, tako i motori hlađeni vazduhom. Pošto je težina zvezdastih motora srazmerno mala, to raspored motora nema nikakvog uticaja na promenu položaja težišta vozila, i to nema uticaja već i iz tog razloga, što raspored po pronalasku omogućuje, da se celokupno vozilo može postaviti veoma nisko.

Jedna dalja korist se sastoji u lakoj pristupnosti ka motoru po skidanju poklopca motora. Uredaj po pronalasku nije isključivo podesan za zvezdaste motore, već i za cilindre rasporedene u vidu slova V ili rasporedene jedan pored drugog, kod kojih se sila prenošenja takođe mora vršiti takođe na vertikalnu osovinu. Izgleda da je ipak najpodesnija upotreba zvezdastog motora; u datom slučaju bi mogla doći u obzir i upotreba kakvog elektromotora.

Na sl. 4 je sa 29 obeležen takođe jedan zvezdasti motor, koji je postavljen odn. koji je raspoređen iznad vozačeve kućice 30 jednih teretnih motornih kola. Osovina 31 je kroz cev 32 vođena ka uključnom mehanizmu 33. Prednji zid 34 se nalazi neposredno između prednjih točkova 35, tako da celokupna vozačeva kućica zauzima veoma mali prostor. Ovim se mnogo dobija u površini za tovar u kolskom sanduku 36. Sa 37 je obeležena patosna ploča koja se može oboriti u vertikalnom položaju, i koja se naslanja na bočne zidove kolskog sanduka 36 i može za vreme vožnje biti upotrebljena za rad oko motora, pošto se poklopac 38 skine ili se preklopi na stranu.

Na sl. 5 je poklopac 39 tako izveden, da se po otvaranju može naslanjati na zad-

nji zid vozačeve kućice i u datom slučaju na bočne zidove kolskog sanduka i ovim se omogućuje kretanje (gaženje) po njemu radi rada oko motora; ovo je pokazano crtastim linijama.

Raspored motora iznad vozačeve kućice može naravno biti izveden i kod drugih vrsta vozila.

Patentni zahtevi:

1.) Drumsko motorno vozilo odnosno motorno vozilo za kretanje po šinama za transport izvesnog većeg broja lica odnosno za transportovanje tereta, naznačeno time, što je motor, naročito motor sa zvezdasto raspoređenim cilindrima, postavljen iznad krova vozila odnosno iznad vozačkog sedišta sa odgovarajući izvedenim poklopcem koji je prvenstveno srađevan ulaznim i izlaznim otvorima za vazduh za hlađenje.

2.) Vozilo po zahtevu 1, naznačeno time, što je motor pomoću vertikalne vezne osovine vezan kolskim postoljem odnosno sa uključnim mehanizmom.

3.) Vozilo po zahtevu 1 i 2, naznačeno time, što je vertikalna vezna osovina provedena kroz vertikalnu cev, koja jednovremeno služi kao nosač za motor.

4.) Vozilo po jednom od zahteva 1 do 3, naročito motorno vozilo za kretanje po šinama sa u odnosu prema kolskom sanduku obrtnim kolskim postoljem, naznačeno time, što vertikalna vezna osovina prolazi kroz otvor koji je predviđen u pravcu obrtne osovine kolskog postolja u ovome.

5.) Vozilo po jednom od prethodnih zahteva, naznačeno time, što kod samog jednom pravcu vozećih vozila motorov poklopac ima oblik linije strujanja i otvore za dovod i odvod vazduha za hlađenje.

6.) Vozilo po jednom od prethodnih zahteva, naznačeno time, što kod teretnih vozila otvoreni sanduk za tovar iza vozačevog odeljka ima preklopljivu pomoćnu površinu (ploču), pomoću koje se omogućuje rad oko motora za vreme vožnje.

7.) Vozilo po jednom od prethodnih zahteva, naznačeno time, što je prostor za motor na krovu vozačevog odeljka učinjen pristupnim odozgo pomoću poklopca koji se može prekratati.

8.) Vozilo po zahtevu 7, naznačeno time, što se poklopac može tako prekratati, da se on kod prekratanja naslanja na čeonu ili bočni zid sanduka za tovar na vozilu i time služi kao radna površina za mehaničara.

Fig. 1.

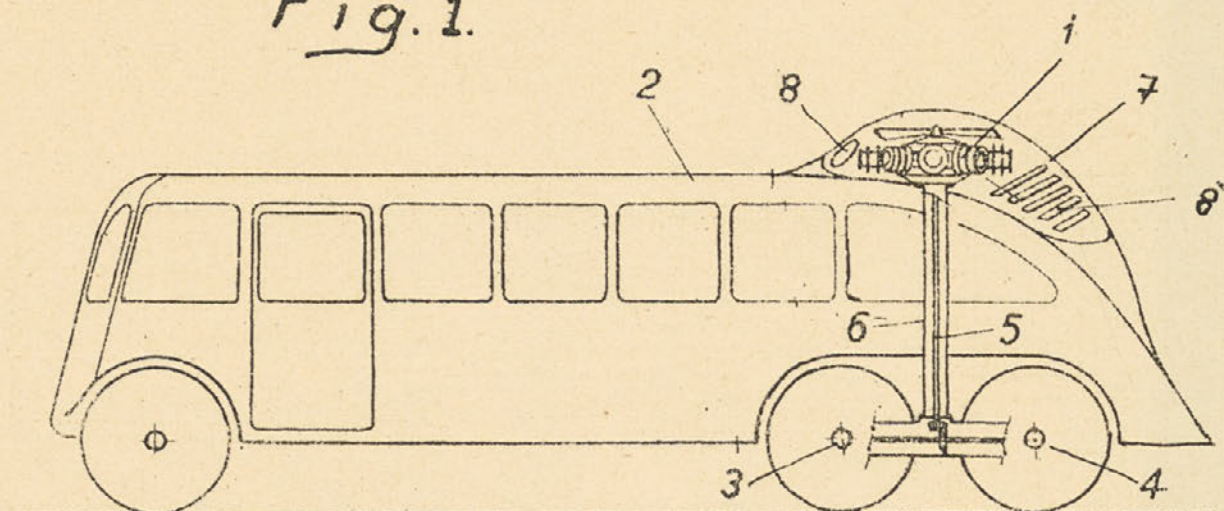


Fig. 2.

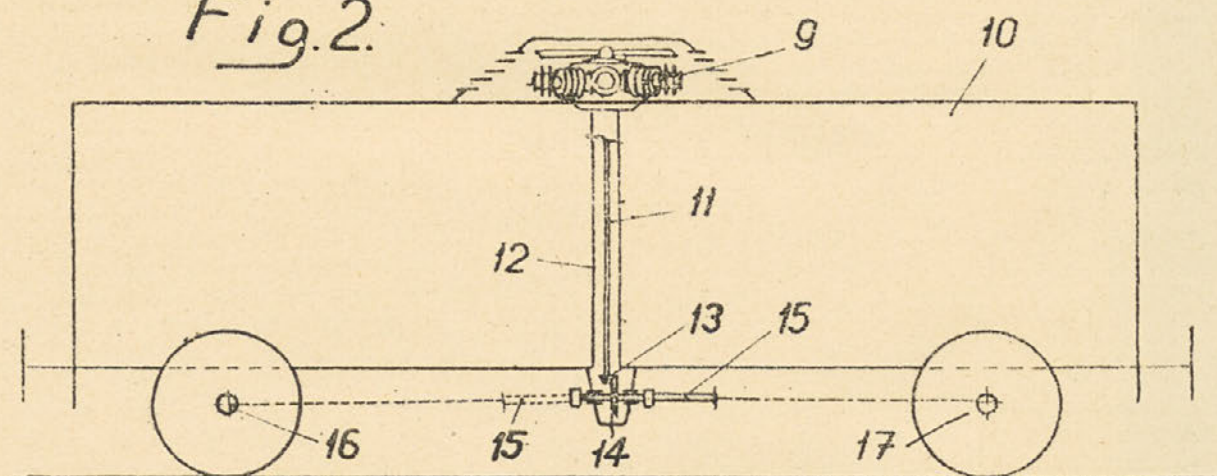
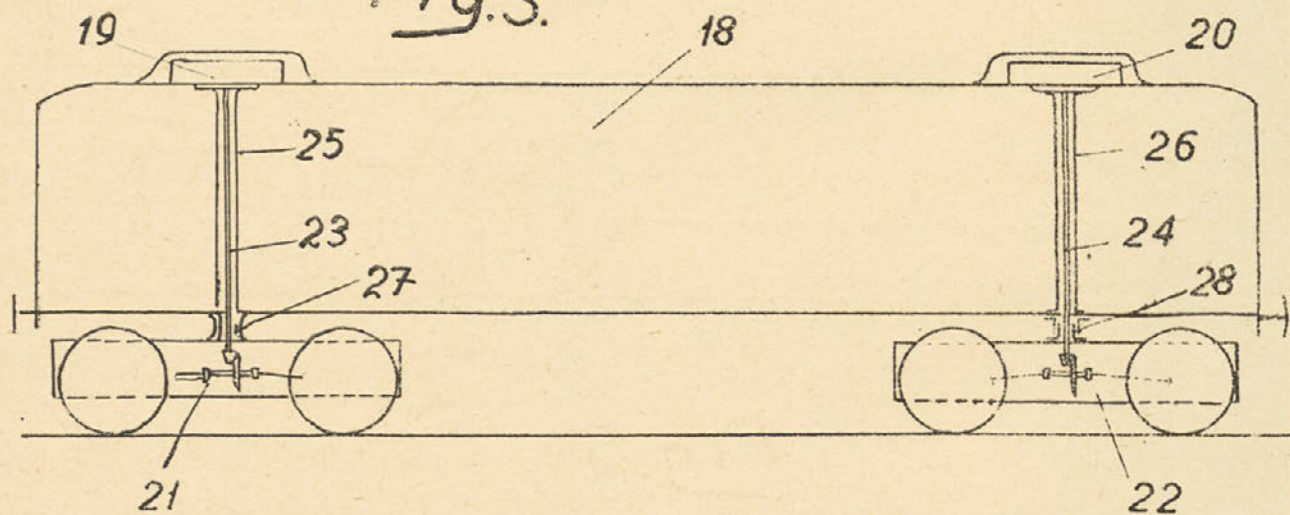


Fig. 3.



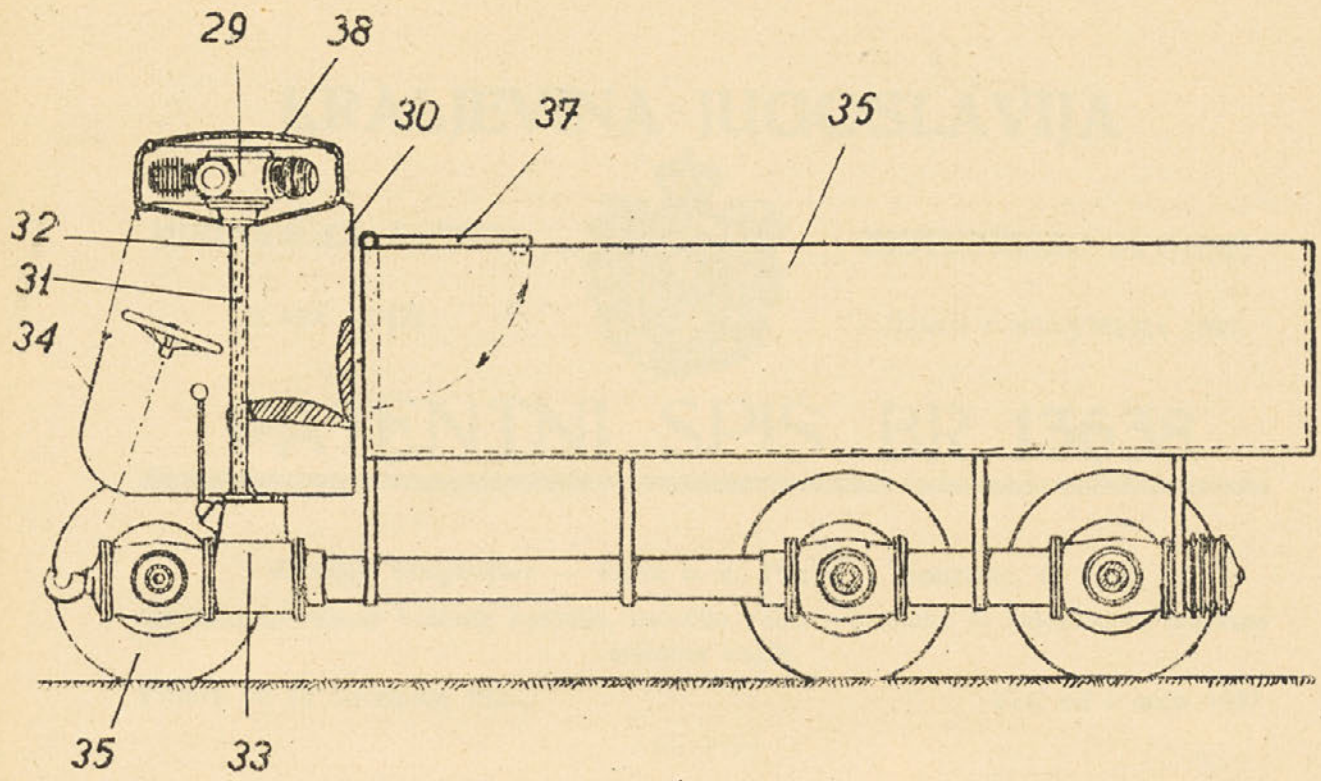


Fig. 4.

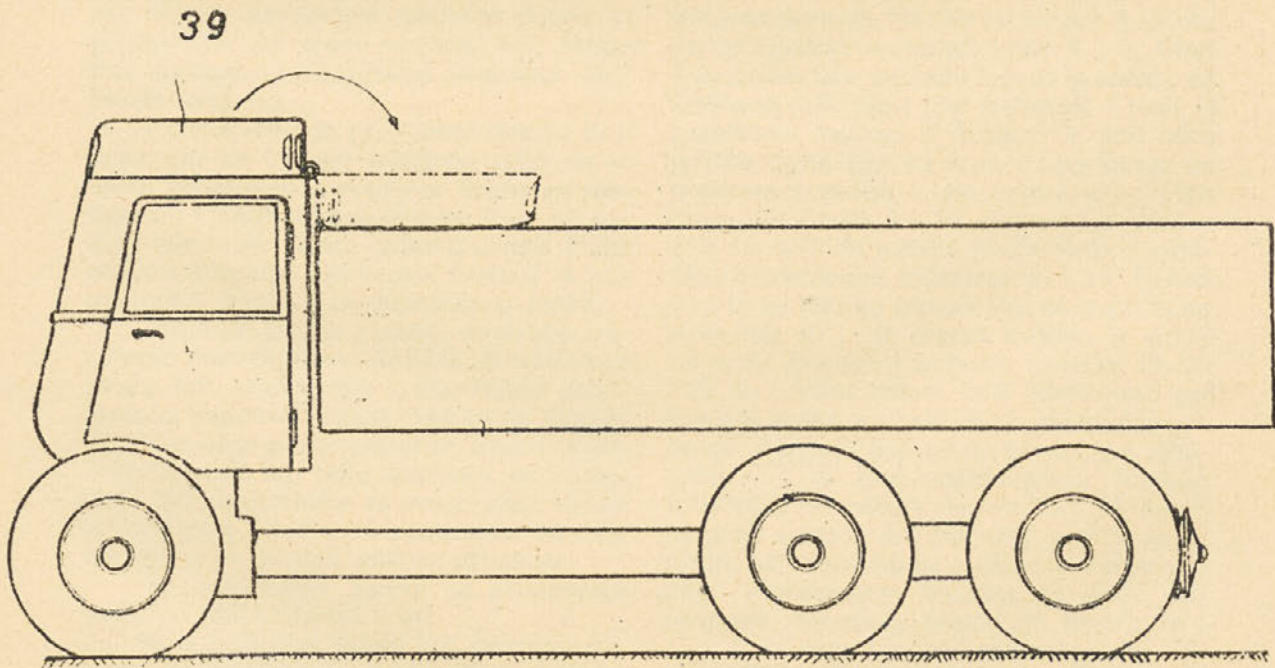


Fig. 5.

