

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 63 (3)

IZDAN 1 MARTA 1937

PATENTNI SPIS BR. 12968

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

Raspored motora za motorna vozila.

Prijava od 28 marta 1936.

Važi od 1 jula 1936.

Pronalazak se odnosi na raspored motora za motorna vozila i to naročito na raspored sa srednjim, na primer cevastim nosećim telom. Pronalaskom treba da se omogući višestрана promena rasporeda motora na jednom i istom vozilu i da se time omogući i raznovrsna upotreba vozila.

Pronalazak se sastoji u predviđanju jednog naročitog motora koji sadrži pogonski uređaj za podužnu osovinu, odnosno za poprečne osovine, i koji obrazuje nosač motora i menjačkog mehanizma i koji može na svakom željenom mestu biti umešten u kolsko postolje.

Dalje odlika pronalaska sastoji se u tome, što je međutelo tako izvedeno, da površina za utvrđivanje motora i mehanizma može biti postavljena u proizvoljnoj ravni u odnosu na putanju voženja. Najzad je telo po pronalasku tako izvedeno, da motor sa mehanizmom odnosno motor sam može biti postavljan u različitim položajima na međutelu, odnosno na daljem međutelu umeštenom između motora i mehanizma s jedne strane i prvopomenutog međutela s druge strane.

Dalje odlike pronalaska se dobijaju iz nacrtu i iz niže izloženih objašnjenja.

Sl. 1 priloženog nacrtu pokazuje delimično u izgledu sa strane, delimično u preseku postrojenje motora i mehanizma jednog vozila sa cevastim kolskim postoljem, sa priključujućim se odeljcima cevastog postolja i međutela koje čini glavnu odliku pronalaska.

Sl. 2 do 7 nacrtu pokazuje šematički različite mogućnosti rasporeda i postav-

ljanja pogonskog postrojenja uz upotrebu na sl. 1 pokazanog uređaja.

Cevasti komad 1 je sa odeljcima 2, 2 glavne noseće cevi kolskog postolja vezan pomoću flanši 3, 4, pri čemu jedan na drugi priključeni odeljci cevi imaju jednak prečnik. Cevasti deo 1 koji predstavlja jedno međutelo, ima jedan kratak cevasti deo 5 koji se pruža upravno, ili pod kakvim drugim uglom u odnosu prema njegovoj središnjoj osi, u koji strči osovinu 6 sa konusnim zupčanicom 7. Konusni zupčanic 7 se nalazi u zahvatu sa konusnim zupčanicom 8, koji je utvrđen na podužnom pogonskom vratilu 9 koje je postavljeno u cevnom okviru 1, 2.

Cevasti deo 5 međutela 1 nosi cevasti nastavak 10 ili t. sl. na koji su priključeni slobodno noseći pomoću flanši na jednoj strani motor 11 a na drugoj strani uključni mehanizam 12. Prenos kretanja od motora odnosno uključnog mehanizma na veznu osovinu 6 vrši se pomoću mehanizma 13, 14 konusnih zupčanika, pri čemu motorova osovinu 11a može biti provedena kroz šuplju pogonjenu osovinu 12a uključnog mehanizma.

Kao što se vidi, može obrtanjem tela nastavka 10 u odnosu prema međutelu 1 u ravni A—B vezne flanše iz motora 11, uključnog mehanizma 12 i tela nastavka 10 sastojeća se pogonska jedinica biti dovoljna u proizvoljan ugaoni položaj u odnosu na podužnu osovinu vozila. Dalje se dobija usled utvrđivanja motora 11 na flanši tela nastavka 10 dalja mogućnost podešavanja pogonske jedinice u odnosu

na ukupni raspored vozila; naime može motor 11 (n. pr. motor na red) da se obrće u ravni C—D t. j. u ravni njegove flanše za utvrđivanje i da se nalazi u proizvoljnom položaju, na primer koso, vodoravno ili i sa prema dole visećim cilindrima.

Još jedna dalja mogućnost podešavanja se dobija iz toga, što međutelo 1 može biti obrtno i utvrđivano oko svoje podužne osovine u odnosu prema priključujućim se odeljcima 2 cevi u ravnama E, F i E', F' flanši. Najzad je već bilo pomenuto, da se međutelo 1 može umeštati na proizvoljnom mestu u noseće telo.

Iz sl. 2—7 se vidi, kako se dobijaju mnoge različite mogućnosti postavljanja kod izvođenja po ovom pronalasku:

mesto postavljanja u odnosu na podužni pravac vozila se može birati po volji,

pružanje osovine motora i mehanizma u odnosu na podužni pravac vozila kao i u odnosu na putanju voženja može se proizvoljno podešavati, i

najzad može ugaoni položaj osa cilindara biti izabran proizvoljno u odnosu na putanju voženja.

U svima slučajevima može na po sebi poznat način pogon biti prenošen na sve osovine ili na zadnje osovine odnosno na jednu prednju i jednu zadnju osovinu.

Sl. 3 pokazuje postavljanje motora slobodno nosećeg na prednjem kraju vozila sa u podužnom pravcu pružajućom se krivajnom osovinom i vertikalno prema gore nalazećim se cilindrima.

Sl. 2 pokazuje jedan odgovarajući raspored motora, no ipak uz postavljanje međutela 1 između oba točka, dakle slično kao na sl. 1.

Sl. 4 pokazuje opet jedan odgovarajući sl. 2 slobodno noseći raspored, no ipak na zadnjem kraju vozila.

Sl. 5 pokazuje u izgledu spreda raspored motora sa vertikalno nalazećim se cilindrima, no ipak sa poprečno u odnosu prema podužnom pravcu vozila pružajućim se vratilom motora i mehanizma.

Sl. 6 pokazuje u izgledu odozgo iz sl. 5 odgovarajući raspored međutela i mehanizma, samo sa vodoravnim rasporedom cilindra, koji je postignut obrtanjem motora u odnosu prema telu-nastavku 10.

Sl. 7 pokazuje opet jedan sl. 5 i 6 odgovarajući raspored međutela i mehanizma, ali sa visećim rasporedom cilindara koji se može postići obrtanjem motora u odnosu prema telu 10.

Osim na nacrtu pokazanih mogućnosti rasporeda se može postići još čitav red daljih kombinacija i rasporeda. Kod se-

rijskog izvođenja izvesnog kolskog tipa sad je dovoljno, da se na mestima nosećeg tela koja dolaze u obzir predvide vezne flanše, pri čemu se tada pri potrebi u veoma kratkom vremenu mogu sklapati vozila sa rasporedom motora koji odgovara naročitim potrebama, bez ikakve naknadne promene sastavnih delova vozila. Na odgovarajući način može i gotovo izvedeno vozilo biti lako prepravljeno za izvestan drugi cilj.

Pronalazak naravno nije ograničen na predstavljeno konstruktivno izvođenje međutela i srednjeg kolskog postolja, šta više su moguće mnoge izmene. Tako se na primer može usled slaganja različitih delova odustati od jedne ili druge mogućnosti podešavanja. Mehanizam i motor ne moraju biti predviđeni na različitim stranama tela-nastavka ili motorova osovinu 11a može biti vodena pored pogonjene osovine 12a mehanizma.

Patentni zahtevi:

1.) Raspored motora za motorna vozila naročito sa srednjim, na primer cevastim nosećim telom, naznačen time, što je predviđen naročiti motor koji sadrži pogonski uređaj za podužnu osovinu odnosno za poprečne osovine, koji obrazuje nosač motora i menjačkog mehanizma i može biti umešten u kolsko postolje na svakom željenom mestu.

2.) Raspored motora po zahtevu 1, naznačen time, što je međutelo tako izvedeno, da površina za utvrđivanje motora i mehanizma može biti raspoređena u proizvoljnoj ravni u odnosu na putanju voženja.

3.) Raspored motora po zahtevu 1 ili 2, naznačen time, što motor sa mehanizmom odnosno motor sam može u različitim položajima biti postavljan na međutelu odnosno na daljem međutelu umeštenom između motora i mehanizma s jedne strane i prvo pomenutog međutela s druge strane.

4.) Raspored motora po zahtevu 1 do 3, naznačen time, što je međutelo (1) izvedeno kao deo ili nastavak srednjeg nosača kolskog postolja.

5.) Raspored motora po zahtevu 1 do 4, naznačen time, što međutelo (1) ima cevasti deo (5) koji se pruža poprečno na njegov pravac pružanja, i koji služi za postavljanje motora i mehanizma.

6.) Raspored motora po zahtevu 1 do 5, naznačen time, što međutelo (1) nosi telo-nastavak (10), na kojem su tek motor i mehanizam utvrđeni.

7.) Raspored motora po zahtevu 1 do

6, naznačen time, što je veza između međutela i priključujućih se odeljaka kol-
skog postolja odnosno veza između međutela i tela - nastavka (10) odnosno veza između tela - nastavka (10) i motora

(11) tako, prvenstveno kao veza pomoću flanši, izvedena, da pomenuti delovi u ravni vezne površine međusobno mogu biti obrtani i zatim međusobno biti vezani.

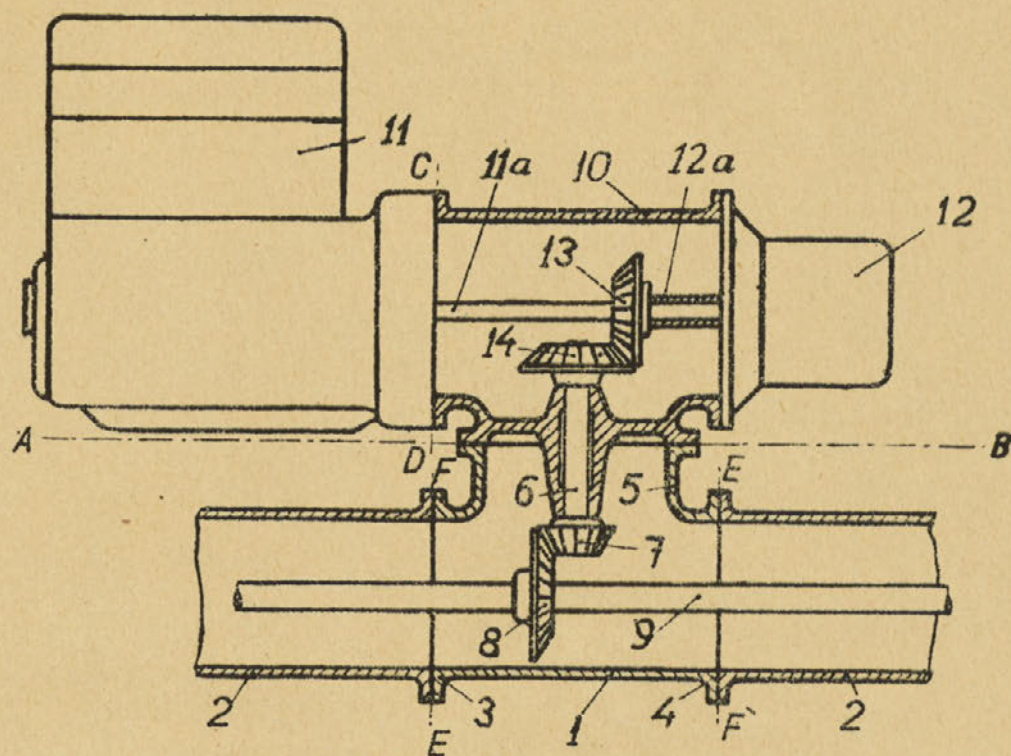


Fig. 1.

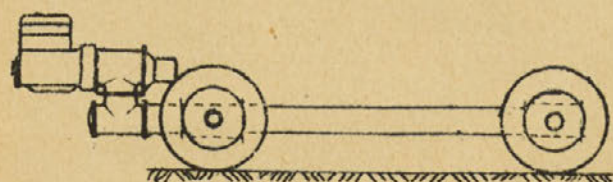


Fig. 2.

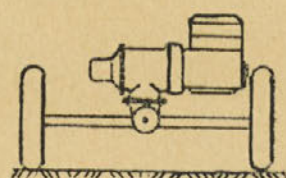


Fig. 5.

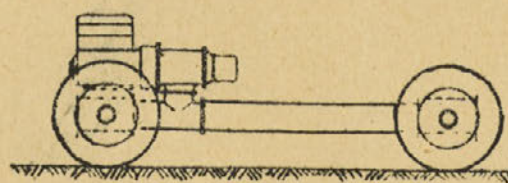


Fig. 3.

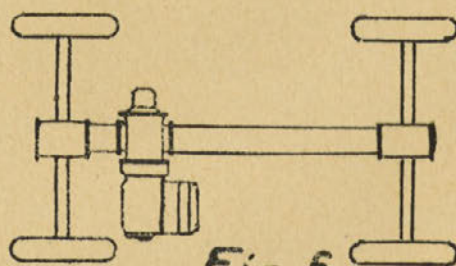


Fig. 6.

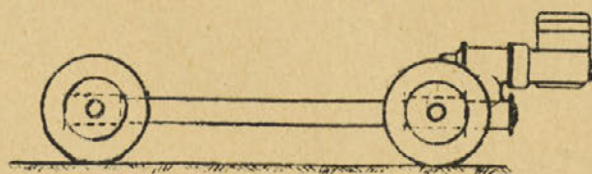


Fig. 4.

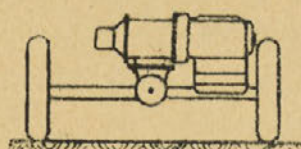


Fig. 7.

