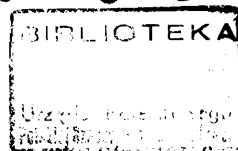


Warszawa, 8 sierpnia 1936 r.

URZĄD PATENTOWY



B62d 21/02

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 23140.

Kl. 63 c, 37.

Tatra - Werke Automobil- und Waggonbau A. G.
(Praga, Czechosłowacja).

Rama podwozia wozów silnikowych.

Zgłoszono 5 lutego 1934 r.

Udzielono 23 kwietnia 1936 r.

Pierwszeństwo: 22 maja 1933 r. (Niemcy).

Przedmiot wynalazku dotyczy ramy podwozia wozów silnikowych, składającej się ze środkowego podłużnego dźwiga-
ra oraz jego rozwidlonego przedłużenia, które jest połączone zapomocą dwóch poprzecznych dźwigarów z dźwigarem środkowym. Wynalazek polega na tem, że co najmniej jeden z dźwigarów poprzecznych jest przedłużony w bok poza dźwigar środkowy w celu utworzenia podpory dla skrzyni wozu. Dźwigary poprzeczne mogą stanowić blaszane łączniki o przekroju podobnym do wyglądu odwróconej litery T, zaopatrzone w otwory, poprzez które przechodzą dźwigary podłużne, na stałe z temi łącznikami złączone. Dźwigary, stanowiące rozwidlone przedłużenie dźwiga-
ra

wego, są umocowane na jednym tylko końcu i połączenie między nimi tworzy jedynie narząd napędowy.

Według wynalazku dźwigar poprzeczny, niezbędny do złączenia widłowych ramion wraz z dźwigarem, wykorzystuje się w celu utworzenia uproszczonego, a przytem bardzo wytrzymałego połączenia pudła wozu z jego podwoziem. Przez zastosowanie dźwigarów poprzecznych w postaci łączników tłoczonych z blachy, łatwo jest zaopatrzyć je w otwory do ułożenia w nich dźwigarów podłużnych i umożliwia się uzyskanie prostego i trwałego połączenia poszczególnych części ze sobą, przyczem postać łączników, podobnych w przekroju do odwróconej litery T, nadaje im bardzo

znaczną wytrzymałość. Dzięki temu, że połączenie przednich końców dźwigarów rozwidlonego przedłużenia dźwigara środkowego następuje zapomocą narządu napędowego, otrzymuje się całość o uproszczonym jej kształcie.

Na rysunku przedstawiono przedmiot wynalazku w postaci przykładu wykonania, a mianowicie fig. 1 przedstawia jeden koniec dźwigara środkowego wraz z jego przedłużeniem w widoku z boku, a fig. 2 — widok czołowy ramy.

Środkowy podłużny dźwigar 1, najkorzystniej w postaci rury, przedłużony jest zapomocą dwóch symetrycznie ułożonych dźwigarów 2, również najkorzystniej z rur. Trzy dźwigary 1, 2, 2 połączone są ze sobą zapomocą dwóch, w pewnym od siebie odstępie umieszczonych dźwigarów poprzecznych 3, 4, najkorzystniej w postaci wytłoczonych z blachy kształtówek o przekroju, podobnym do odwróconej litery T. Jeden z tych poprzecznych dźwigarów jest przedłużony w bok poza dźwigary podłużne 2, 2 mniej więcej aż do zewnętrznej krawędzi nieprzedstawionej na rysunku skrzynki wozu i służy dla niej za podporę.

Zamiast dźwigarów podłużnych w postaci rur 1, 2 mogą być stosowane innego rodzaju dźwigary, np. o przekroju podobnym do litery I; dźwigary 2 niekoniecznie muszą być umieszczone równolegle do siebie lub do dźwigara 1; poza tem dźwigary 2 mogą być połączone na dowolnej wysokości z dźwigarem 1. W zależności od rodzaju napędu (napędu na przednie koła, silnik umieszczony z tyłu i t. d.) umieszcza się dźwigary 2 na przednim lub na tylnym końcu, lub też na obu końcach dźwigara środkowego 1. Rama według wynalazku jest przedewszystkiem przeznaczona do

wozów o niezależnie od siebie kierowanych kołach. Każdy dźwigar 2 zamocowuje się jednym końcem na dźwigarze 1, a dalsze połączenie ze sobą obu dźwigarów 2 następuje przez wprowadzenie pomiędzy nie narządu napędowego, tak że ten narząd ustawia się w zależności od potrzeby zprzodu lub z tyłu wozu, ewentualnie wraz z umocowaną do niego osią, kołami, resorami i t. d.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Rama podwozia wozów silnikowych, składająca się z podłużnego dźwigara środkowego i rozwidlonego przedłużenia, połączonego z podłużnym dźwigarem środkowym zapomocą dwóch dźwigarów poprzecznych, znamienna tem, że co najmniej jeden z dźwigarów poprzecznych (4) wystaje w bok poza dźwigary (2) przedłużenia w celu podpierania skrzyni wozu.

2. Rama według zastrz. 1, znamienna tem, że dźwigary poprzeczne (3, 4) stanowią kształtówki o wyglądzie podobnym do odwróconej litery T, zaopatrzone w otwory, przez które są przeprowadzone dźwigary podłużne (1, 2), na stałe połączone z dźwigarami poprzecznymi (3, 4).

3. Rama według zastrz. 1 i 2, znamienna tem, że dźwigary (2) przedłużenia przymocowane są do podłużnego dźwigara środkowego (1) tylko jednym końcem, a połączenie między nimi tworzy jedynie narząd napędowy.

Tatra-Werke
Automobil- und Waggonbau A. G.
Zastępca: Inż. J. Wyganowski,
rzecznik patentowy.

Fig. 1.

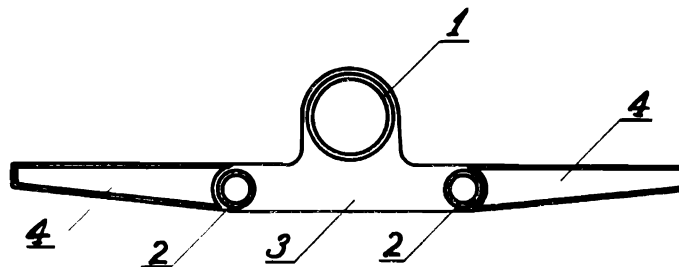
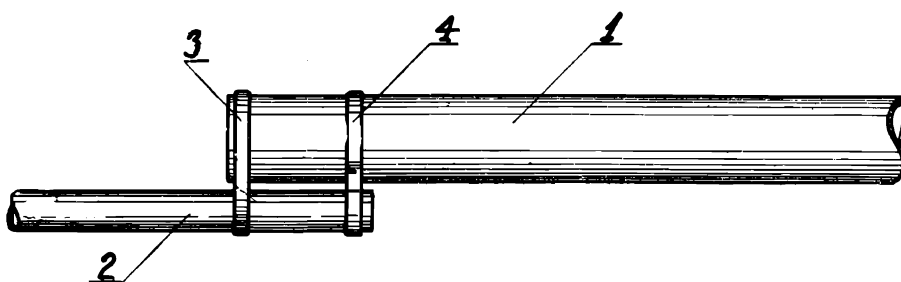


Fig. 2.