



ÚŘAD PRO VYNÁLEZY
A OBJEVY

POPIS VYNÁLEZU K AUTORSKÉMU OSVĚDČENÍ

200 376

(11) (B1)

(51) Int. Cl.³B 62 D 33/08

(61)

(23) Výstavní priorita
(22) Přihlášeno 19 04 78
(21) PV 2512 - 78

(40) Zveřejněno 31 12 '79

(45) Vydáno 15 01 83

(75)

Autor vynálezu HETTENBERGER JAROMÍR,
VACULKA JAROSLAV, KOPŘIVNICE,
TRUBÁČEK KAREL, MNICHOVO HRADIŠTĚ,
DRAGON JIRÍ, KNĚŽMOST a
MYŠIČKA ZDENĚK dr., PRAHA

(54) Bezpečnostní trambusová budka pro nákladní automobily

1

Vynález se týká bezpečnostní trambusové budky pro nákladní automobily skořepinového provedení, která je vytvořena ze střechy, předního a zadního čela, bočních panelů a podlahy, kde všechny tyto celky jsou vzájemně svařeny. Účelem vynálezu je vytvořit budku s měkkými deformacími zónami pro zachycování různých druhů nárazů a s bezpečnostním prostorem pro přežití posádky v případě havárie.

Budky nákladních automobilů podle dosavadní konstrukce ve skořepinovém provedení jsou tvořeny panely, kupříkladu dvěma bočními, jedním čelním předním, jedním čelním zadním, střechou a podlahou. Při čelních nárazech, čelních šikmých a bočních nárazech jsou tyto nárazy zachycovány deformací jednotlivých panelů. Budka působí jako polootevřená skořepina, která při jednotlivých deformacích nebo převrnutí vozidla je tvarově poddajná, lhce se celá deformuje. Takto uspořádané budky neponechávají při deformaci dostatečný prostor pro osádku, takže dochází k těžkým zraněním nebo i smrtelným zraněním osádky.

Shora uvedené nevýhody odstraňuje provedení bezpečnostní, trambusové budky podle vynálezu, jehož podstata spočívá v tom, že její nosná struktura je tvořena bočními panely a výstuhami, kde minimálně dvě výztuhy jsou uspořádány svisle na předním čele, minimálně dvě výztuhy jsou uspořádány na zadním čele a vzájemně jsou spojeny výztuhami, uspořádanými na podlaže kabiny, v těsné blízkosti otvoru pro motor.

Příklad provedení bezpečnostní trambusové budky podle vynálezu je znázorněn na příloze-

ném vyobrazení.

Budka je tvořena střechou 1, bočními panely 2, zadním čelem 3, podlahou 4 a předním čelem 5. Tyto díly jsou vzájemně spojeny svářením. Střecha 1 je podle druhu budky buď hladká, nebo je opatřena otvorem pro vytvoření průlezu (nezakresleno). Boční panely 2 jsou opatřeny otvory 7 pro dveře (nezakresleno). Zadní čelo 3 je opatřeno otvory 8 pro vytvoření okna. Podlaha 4 je opatřena otvorem 6 pro motor, který je ve vnitřním prostoru budky zakryt krytem (nezakresleno). V předním čele 5 je vytvořen otvor 9 pro okno. Na předním čele 5 jsou svisle uspořádány minimálně dvě výstuhy 10 a na zadním čele 3 jsou uspořádány svisle taktéž minimálně dvě výstuhy 11. Podlaha 4 je v těsné blízkosti otvoru 6 pro motor opatřena minimálně dvěma výstuhami 12, které ve smontovaném stavu navazují na výstuhy 10 a 11 na předním čele 5 a zadním čele 3. Tyto výstuhy 10, 11, 12 a boční panely 2 tvoří nosnou strukturu budky a vytvářejí bezpečný prostor pro posádku.

Výhody provedení bezpečnostní trambusové budky podle vynálezu spočívají v tom, že nosná struktura tvořena bezpečnostními panely a výstuhami vytvoří bezpečný prostor pro osádku, přičemž budka má kromě tohoto bezpečnostního prostoru další měkké deformační zóny pro pohlcení nárazu.

PŘEDMĚT VYNÁLEZU

Bezpečnostní trambusová budka pro nákladní automobily, v y z n a č e n á tím, že její nosná struktura je vytvořena z bočních panelů (2) s výstuhami (10,11,12), kde minimálně dvě výstuhy (10) jsou uspořádány svisle na předním čele (5), minimálně dvě výstuhy (11) jsou uspořádány svisle na zadním čele (3) a vzájemně jsou spojeny výstuhami (12), uspořádanými na podlaze (4) budky v těsné blízkosti otvoru (6) pro motor.

1 výkres

