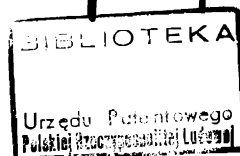


Warszawa, 8 września 1934 r. 2

URZĄD PATENTOWY



B 60p 1/02



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 20244.

Kl. 63 c, 3/08.

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

Przyczepka z nakładaniem nadwoziem.

Zgłoszono 22 marca 1933 r.
Udzielono 21 czerwca 1934 r.

Wynalazek niniejszy dotyczy nadwozia, nakładanego na przyczepne podwozie, połączone z ciągówką siodełkowym przyrządem pociągowym. Wynalazek polega na tem, że ramę przyczepnego podwozia tworzy wznosząca się od tyłu ku przodowi rura, najkorzystniej w środkowej swej części wygięta i odporna na skręcanie. Zaleta takiej budowy polega na tem, że przy zastosowaniu przechylnego nadwozia rama, pomimo zawieszenia w trzech punktach, nie potrzebuje ze względu na jej wytrzymałość na skręcanie opierać się jeszcze o ziemię przy pomocy dalszych środków pomocniczych. Oprócz tego wygięcie rurowego podwozia umożliwia niskie położenie środ-

ka ciężkości i nieznaczną wysokość ładowania.

Na rysunku uwidoczniono przykład wykonania wynalazku, a mianowicie fig. 1 przedstawia tylną część ciągówki z siodełkowym przyrządem pociągowym i przyczepkę z nakładaniem przechylnem nadwoziem według wynalazku w widoku bocznym, fig. 2 — siodełkowy przyrząd pociągowy, uwidoczniony na fig. 1 w widoku z tyłu, fig. 3 — przynależny do fig. 1 rzut poziomy bez nadwozia, fig. 4 i 5 — tylną część czterokołowej przyczepki, łączonej z ciągówką zapomocą siodełkowego przyrządu pociągowego, w widoku z boku i z tyłu, fig. 6 — w powiększonej skali rzut pozi-

my tylnej części przyczepki czterokołowej, uwidocznionej na fig. 4 i 5, a fig. 7 — przekrój poprzeczny ramy rurowej wzdłuż linii *a—b*, oznaczonej na fig. 3.

Ramę podwozia tworzy wytrzymała na skręcenie rura 10 z tylnym, prawie poziomym i leżącym nisko odcinkiem 10*a*, środkowym wznoszącym się od tyłu ku przodowi odcinkiem 10*b* i przednim odcinkiem 10*c*, najkorzystniej spłaszczonym od spodu (fig. 7). Przedni koniec podwozia spoczywa za pośrednictwem urządzenia 11, zbudowanego w zwykły sposób, na podwoziu 12 ciągowki.

W przedstawionym na fig. 1 — 3 układzie wykonania koła 13 przyczepki są tak niezależnie od siebie osadzone, że mogą się poruszać w górę i w dół na tylnym odcinku 10*a* za pośrednictwem dźwigni równoległobocznej 14 dźwigara osiowego 15 i resoru poprzecznego 16. Część 14*a*, tworząca część względnie przedłużenie ramy rurowej, służy do prowadzenia kierownika 14, jak również do umocowania poprzecznego resoru 16. Zewnętrzne końce kierownika 14 podparte są najkorzystniej zastrzałami 14*b*, które za pośrednictwem tulei 14*c* są zawieszone wahadłowo na ramie rurowej 10.

Ażeby przyczepkę można było odłączyć od ciągowki i transportować ją niezależnie od ciągowki na nieznaczne odległości, umieszczone jest na przednim odcinku ramy rurowej 10 składane urządzenie 17, posiadające dwa kółka, dające się podnosić i opuszczać.

Do podtrzymywania nadwozia służą dwie poprzeczki 18 i 19, połączone z ramą rurową na stałe, najkorzystniej spojone. Przy konstrukcji, pozwalającej na przechylanie nadwozia na trzy strony, poprzeczka 19 jest połączona u góry z biegnącą poprzecznie do kierunku jazdy rurą 19*a*, w której może się obracać drąg 20. Z wystającymi nad rurą 19*a* końcami drąga 20, posiadającymi kształt widełek, może być po-

łączone nadwozie 22 z odpowiednio ukształtowanymi występami 23 za pośrednictwem trzpieni, włożonych zgodnie z kierunkiem jazdy. Końce 18*a* poprzeczki 18 są w odpowiedni sposób ukształtowane widelkowo i połączone z odpowiednimi występami nadwozia 22 zapomocą trzpieni.

Pomiędzy nadwozie i najniższą część ramy rurowej 10 włączone jest za pośrednictwem przegubu kulowego 25 hydrauliczne urządzenie przechylne 24. Urządzenie 26 do rozrządzania względnie uruchomienia urządzenia przechylnego może być umieszczone na przednim, wystającym nad nadwoziem końcu rurowego podwozia, a przewody tłoczne mogą prowadzić wzdłuż od urządzenia 26 do właściwego urządzenia przechylnego 24 we wnętrzu rury 10. Oprócz tego z przednim końcem ramy rurowej jest nieruchomo połączony pewien rodzaj pomostu 26*a*.

Jeżeli nadwozie ma być przechylone w tył, wówczas zwalnia się tylko połączenie nadwozia z poprzeczką 18, poczem obraca się nadwozie wraz z drągiem 20 dookoła osi tego ostatniego i tulei 19*a* poprzeczki (fig. 1). Jeżeli nadwozie ma być przechylone w bok, wówczas zwalnia się połączenie między nadwoziem i końcami poprzeczek 18 i 19 po przeciwnej stronie przez wyciągnięcie trzpieni, skutkiem czego następuje obrót dookoła osi trzpieni łączących, znajdujących się po stronie przeciwległej.

W przedstawionej na fig. 4 — 6 postaci wykonania na odpowiednio przedłużonym tylnym odcinku 10*a* dźwigara rurowego są wahadłowo zawieszone jedna za drugą dwie pary kół 13 za pośrednictwem wahadłowych półosi 32. Między półosiami znajduje się poprzeczka 30, połączona nieruchomo z ramą rurową 10. Na końcach tej poprzeczki 30 są osadzone podłużne resory 31, na których opierają się zewnętrzne końce obydwóch półosi 32, leżących po jednej stronie. Do połączenia półosi z ramą

rurową służą obejmujące ramę tuleje 33. Zewnętrzne końce półosi są podparte zastrzałami 34, połączonymi z jednej strony z zewnętrznymi końcami półosi 32, a z drugiej strony zawieszonymi wahadłowo na rurze 10 za pośrednictwem klamer 35.

Nadwozie jest osadzone na rurze w podobny sposób, jak w poprzednim przykładzie wykonania, zapomocą wystających w bok, tworzących rodzaj połączenia trójkątnego, spawanych poprzeczek 36, połączonych nieruchomo z rurą. Najkorzystniej jest, jeżeli rama rurowa jest przedłużona nazewnątrz nad osią tylną, przyczem przedłużenie to służy do umieszczenia haka pociągowego 37 wspornika (nieprzedstawionego na rysunku) lub podobnej części.

Układ czterokołowy z osiami wahadłowymi względnie zawieszeniem równoległobocznem i resorami wahadłowymi daje znacznie lepsze warunki jazdy, niż oś sztywna lub oś wahadłowa z podwójnymi obręczami. Główną zaletą układu czterokołowego jest to, że można umieścić cztery bębny hamulcowe, działające na cztery niezależne od siebie koła, wskutek czego działanie hamulców jest dwa razy większe, niż przy układzie dwukołowym z podwójnymi obręczami.

Podana budowa podwozia rurowego, a zwłaszcza wygięcie i spłaszczenie przedniej części rury ramy może mieć również zastosowanie do zwykłych przyczepk z kołami wodzącymi, osadzonymi na obrotowej podstawie.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Przyczepka z nakładaniem nadwo-

ziem, zwłaszcza przyczepka nakładana naciągówkę z siodełkowym przyrządem pociągowym, znamienna tem, że posiada wznoszącą się od tyłu do przodu, najkorzystniej w swej części środkowej wygiętą rurę (10), na której dolnym odcinku (10a), leżącym najniżej, są umieszczone najlepiej niezależnie od siebie koła przyczepki tak, iż mogą się poruszać w górę i w dół.

2. Przyczepka według zastrz. 1, znamienna tem, że przedni, najwyżej leżący odcinek ramy rurowej jest od spodu spłaszczony.

3. Przyczepka według zastrz. 1 lub 2, znamienna tem, że między odcinek, leżący niżej od przedniego odcinka ramy rurowej, i podłogę nadwozia, leżącą mniej więcej na wysokości przedniego odcinka rury, jest włączone znane urządzenie przechylne.

4. Przyczepka według zastrz. 3, znamienna tem, że urządzenie (26), służące do uruchomienia względnie rozrządzania urządzenia przechylnego (24), jest osadzone na przednim końcu ramy rurowej, wystającym nad nadwoziem.

5. Przyczepka według zastrz. 1 — 4, znamienna tem, że z przednim końcem ramy rurowej jest połączony pomost (26a).

6. Przyczepka według zastrz. 1 — 5, znamienna tem, że na tylnym, najniższym odcinku rury umieszczone są i osadzone jedna za drugą dwie pary kół za pośrednictwem osi wahadłowych lub podobnych i resorów wahadłowych.

Tatra-Werke Automobil-
und Waggonbau A. G.
Zastępca: Inż. Cz. Raczyński,
rzecznik patentowy.

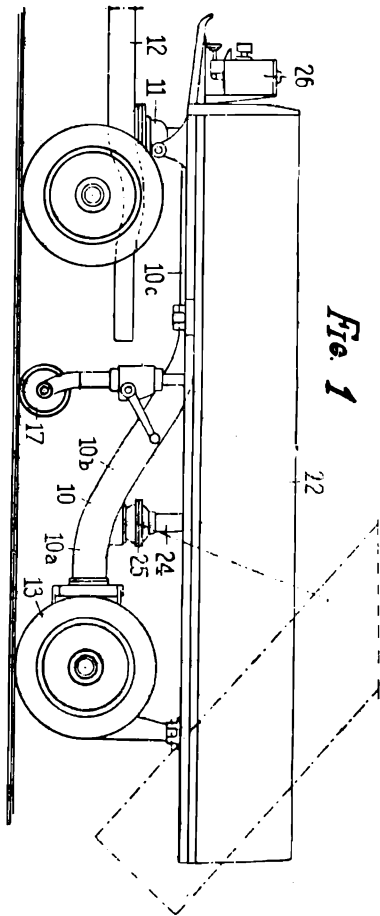


Fig. 1

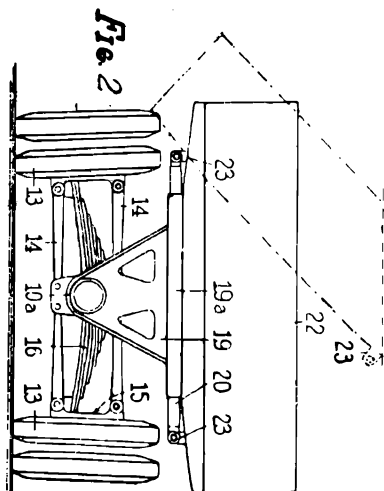


Fig. 2

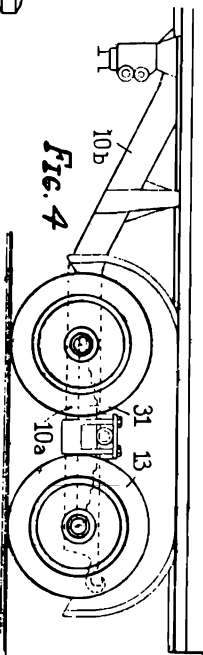


Fig. 4

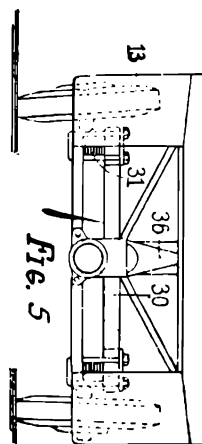


Fig. 5

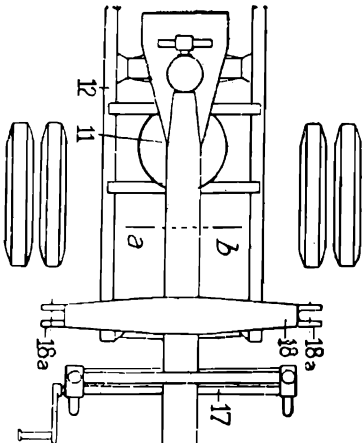


Fig. 7

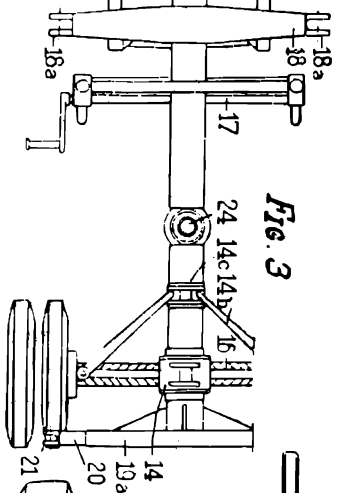


Fig. 3

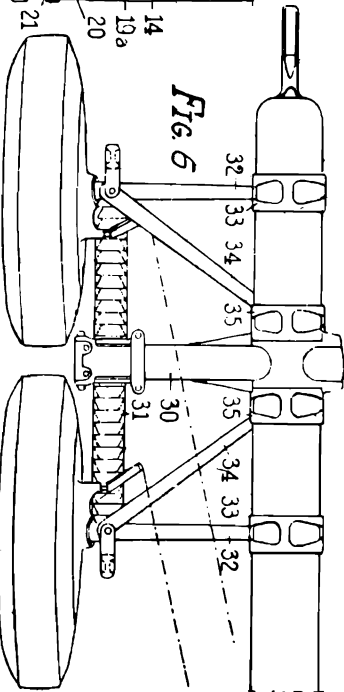


Fig. 6