

27 lutego 1928 r.

2

URZĄD PATENTOWY



B60b 9/04



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 6767.

Kl. 63 c 45.

John Herbert Sparshatt
(Portsmouth, Wielka Brytania).

Kryte nadwozie do wozów ciężarowych.

Zgłoszono 11 stycznia 1926 r.

Udzielono 18 stycznia 1927 r.

Pierwszeństwo: 16 kwietnia 1925 r. (Wielka Brytania).

Niniejszy wynalazek dotyczy ulepszenia nadwozi krytych do samochodów ciężarowych i z tego powodu opisanego poniżej w zastosowaniu do tych ostatnich, chociaż wiele jego części składowych może znaleźć zastosowanie i przy innych wozach.

Głównym celem niniejszego wynalazku jest ułatwienie ładowania i wyładowywania, krytych nieprzemakalnie samochodów ciężarowych lub innych wozów, posiadających nakrycie o budowie stałej lub brezentowe.

Dla tych i innych celów niniejszy wynalazek polega na zaopatrzeniu wozu ciężarowego w takie nadwozie, które może być przesuwane na odpowiedniej podstawie ku przodowi wozu, odsłaniając pomost wozu dla ładujących lub wyładowujących dźwigów. Jeżeli nadwozie całe nie jest przesuwane,

to dach tego nakrycia może być przesuwany dla celów, wyżej wspomnianych, z zupełnym lub częściowym odsłonięciem pomostu wozu.

Takie przesuwane pokrycie może być założone do wozu, stosownie do przeznaczenia o opuszczanych, odejmowalnych lub stałych ścianach bocznych, przyczem połączenie opuszczalnych albo odejmowalnych ścian bocznych z przesuwaniem nakryciem lub dachem daje możliwość ładowania wozu z obu stron i od tyłu, zamiast dotychczasowego ładowania tylko od tyłu.

Można zastosować przy niniejszym wynalazku nakrycie zwijane lub składane z zastrzeżeniem, że mogą one być przesuwane.

Lepiej jest używać nakrycia brezentowego o budowie sztywnej i takie właśnie

nakrycie jest pokazane na załączonych rysunkach, na których fig. 1 jest widokiem bocznym samochodu z nakryciem brezentowym w położeniu normalnem, fig. 2 — widokiem tegoż od tyłu, a fig. 3 — widokiem z boku. Nakrycie brezentowe jest tu pokazane nasunięte na budkę w celu ułatwienia wyładowania wozu. Fig. 4 jest widokiem z góry jednej z odmian podparcia dla nakrycia, a fig. 5 — widokiem szczegółu, fig. 6 jest widokiem urządzenia, utrzymującego nakrycie brezentowe w normalnem położeniu, fig. 7 jest widokiem bocznym daszka budki, wydłużonego przez tor do przesuwania nakrycia, fig. 8 jest przekrojem poprzecznym części boku przesuwanego nakrycia brezentowego i odpowiadającego mu boku wozu z odpowiednim urządzeniem, zapobiegającym odchyleniom nakrycia przy dużem naładowaniu wozu. Fig. 9 i 10 są widokami szczegółów urządzenia z linką stałą i kołami, służącymi do przesuwania ciężkiego nakrycia.

Brezentowe lub podobne nakrycie *a* jest umieszczone przesuwalnie na dachu budki *b*, osadzonych na pomoście wozu *c*, podpórek z urządzeniem przeciwtarciowym w postaci, np., krążków *d* i *e*. Krążki *d* mogą być umieszczone na szynach *f*, *f'*, znajdujących się po obu stronach dachu budki *b* i działających wspólnie z szynami *g*, *g'*, przymocowanymi do obu ścian nakrycia brezentowego. Tory *f*, *f'* mogą być odpowiednio ukształtowane w stosunku do pochylającego się daszka budki. Gdy nakrycie przesuwane jest ku przodowi, ciężar jego, który początkowo spoczywał na krążkach *e* i ostatnim z krążków *d*, zostaje przeniesiony całkowicie na krążki *d*.

Ponieważ budka *b* jest zwykle o wiele wyższa, niż pomost wozu, to nakrycie, którego boki *h*, *h'* są przedłużeniem w kierunku pionowym ścian bocznych wozu i znajduje się w tej samej płaszczyźnie co te ostatnie, może swobodnie zasuwać się na budkę.

Podparciami, umieszczonemi na po-

moście wozu, mogą być stałe części ścian bocznych, których pozostałe części są opuszczone. Przy stałych ściankach one są cemi podparciami. Przez *x* oznaczona jest zwykła ścianka tylna.

Jeżeli ścianki boczne są całe ruchome, podparciami dla nakrycia mogą być, jak wskazane na fig. 4 i 5, kątownik żelazny *s*, przysrubowany do płaskiej części, umocowanej na pomoście wozu.

Mogą być zastosowane urządzenia, zapobiegające poziomym i pionowym odchyleniom nakrycia; przykładem tego są prowadnice ślizgowe *l*, *l'*, umocowane na bocznych ściankach, posiadające występy *m*, *m'*, otaczające końce pałaków *n*, *n'*. Uderzenia, powstające w czasie jazdy od góry i do góry, niweczą łożyska przeciwtarciowe w postaci krążków *e*, w które są zaopatrzone boczne ścianki wozu i nakrycia.

Dla przesuwania nakrycia mogą być zastosowane różne systemy torów.

Krążki *e*, po których przesuwają się nakrycie, mogą być umieszczone na kątownikach *r*, *r'* z klamrowym występem *t*, zapobiegającym poziomym przesunięciom nakrycia. Każdy z kątowników *r*, *r'* może być zaopatrzony w odpowiedni organ, współdziałający z krawędziami *n*, *n'* nakrycia.

Do górnego boku kątowników *r*, *r'* mogą być przymocowane sworznie z nakrętkami, służące do zmocowania kątowników bocznych z bocznymi ściankami nadwozia.

Tory *u* na budce wystają poza nią wtył, podtrzymując w ten sposób nakrycie, gdy jest ono zsunięte ponad pomost i służą równocześnie jako prowadnice na początku ruchu otwierania nakrycia.

Na fig. 7 jest pokazane wydłużenie toru na budzie, na które można zsunąć długie nakrycie większych wozów.

Na fig. 8 jest pokazane urządzenie, składające się ze stalowego korytka *2*, otaczającego szynę, po której toczy się nakrycie i które zapobiega bocznym przesunięciom się ścianek nakrycia i boków wozu; przez

3 jest oznaczony, biegnący po wierzchu szyn, krążek.

Na fig. 9 i 10 jest pokazane urządzenie, przesuwające ciężkie nakrycie i składające się z liny stalowej 4, połączonej na swych końcach z tyłem i przodem nakrycia. Lina ta przeprowadzona jest przez dwa kółka lino-
we, osadzone na jednej osi do koła linowego 5, poruszanego ręcznie zapomocą kor-
by.

Wszelkie niepożądane szczeliny między niestykającymi się krawędziami boków wo-
zu i dołem ścianek nakrycia mogą być przy-
słonięte odpowiednimi zasłonami, jak, np.,
paskami płótna, zaostreniem jednej i wy-
żłobieniem drugiej krawędzi i tym podobne-
mi sposobami. Można też zbliżyć niesty-
kające się krawędzie do tego stopnia, że
prawie szczeliny nie istnieją.

Różne urządzenia zamykające, ściskają-
ce i inne, służące do zapobiegania lub
zmniejszania wszelkich wstrząsów i ude-
rzeń o siebie krawędzi, mogą tu być zasto-
sowane. Urządzenia takie mogą być wyko-
nane z materiałów elastycznych, jak guma,
poduszcзки skórzane, przyczem działanie
tych urządzeń, w miarę ich zużycia, może
być regulowane śrubkami.

Chociaż w opisie jest podane zastoso-
wanie nakrycia namiotowego, posiadające-
go ściany boczne, to jednak, aby można
było zastosować niniejszy wynalazek, po-
trzebny jest tylko dach nakrycia, zwa-
szcza wtedy, jeżeli wóz posiada ściany
boczne częściowo lub całkowicie opuszcza-
ne

Na wozach, nieposiadających budki na
przodzie, tor do przesuwania nakrycia mo-

że być umocowany na wozie w jakikolwiek
bądź inny odpowiedni sposób.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Kryte nadwozie do wozów ciężaro-
wych, znamienne tem, że dach brezentowy
lub inne sztywne nakrycie może być prze-
suwane na odpowiednią podstawę ku przo-
dowi wozu celem częściowego lub zupełnego
odsłonięcia pomostu wozu.

2. Kryte nadwozie według zastrz. 1,
znamienne tem, że posiada opuszczalne lub
usuwalne boki.

3. Kryte nadwozie według zastrz. 1,
znamienne tem, że jest podtrzymywane
przy przesuwaniu go ku tyłowi przez dwie
szyny, umieszczone na ściankach bocznych
wozu i przez dwie szyny, wysunięte ku
przedowi ponad lub wzdłuż budki i znajdu-
jące się na poziomie wyższym, niż poprzed-
nie.

4. Kryte nadwozie według zastrz. 3.
znamienne tem, że stosowane są krążki ce-
lem zmniejszenia tarcia przy przesuwaniu
nakrycia.

5. Kryte nadwozie według zastrz. 1—4,
znamienne tem, że posiada na podpar-
ciach nakrycia odpowiednie urządzenia,
zapobiegające przesuwaniu się nakrycia po
bocznych ściankach nadwozia.

5. Kryte nadwozie według zastrz. 1 —
5, znamienne tem, że posiada urządzenie,
ograniczające ruch nakrycia w kierunku
pionowym i poziomym.

John Herbert Sparshatt

Zastępca: M. Brokman,
rzecznik patentowy.



