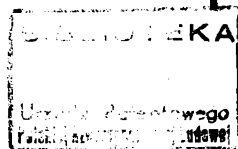


2
Warszawa, 20 grudnia 1934 r.

URZĄD PATENTOWY



B62d 63/04



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 20713.

Kl. 63 c, 3/09.

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

B62d 63/04

Jednoosiowa przyczepka, zwłaszcza do pojazdów mechanicznych.

Zgłoszono 23 marca 1933 r.

Udzielono 12 listopada 1934 r.

Jednoosiowe przyczepki, ze względu na konstrukcję kilkuosiowych pojazdów, były dotychczas wyposażone w płaskie podwozie, którego rama była wykonywana z profilowych dźwigarów, przyczem poniżej ramy była umieszczona oś na koła oraz resory, ponad ramą zaś znajdowała się skrzynia.

Jednoosiowa przyczepka według wynalazku posiada podwozie, którego rama jest wykonana z rury, przebiegającej pośrodku między kołami, na której jest umocowany resor oraz nośniki kół, w postaci półosiek. Rura podwozia jest w płaszczyźnie pionowej ustawiona ukośnie, podnosząc się ku przodowi, przyczem przedłużenie jej z przodu zakończone jest uszkiem pociągowym. Płyta resorowa, połączona z tą rurą, służy

jednocześnie za nośnik skrzyni nadwozia, dzięki czemu większa część ciężaru spoczywa tuż nad resorem, a reszta podwozia jest odciążona.

W razie wbudowania hamulca, uszko pociągowe jest osadzone przesuwnie wzdłuż rury nośnej.

Rura nośna jest celowo przedłużona ku tyłowi poza środek osi, w celu zamocowania na niej tylnej podpory nadwozia.

Na rysunku uwidoczniono przykład wykonania wynalazku. Fig. 1 przedstawia jednoosiową przyczepkę w widoku z boku, fig. 2 — z lewej strony widok przyczepki z tyłu, z prawej zaś strony — pionowy przekrój ramy podwozia tuż za osią, a fig. 3 — podwozie przyczepki w widoku z góry.

Rama podwozia składa się zasadniczo z rury 10, osadzonej pośrodku między osiami ukośnie, mniej więcej na wysokości tych osi, przyczem wznosi się od tyłu ku przodowi. Na rurze 10 są umocowane nasadki 11, na których za pośrednictwem czopów 12 są przegubowo osadzone półosie 13, dzwigające koła 14. Oprócz tego zewnętrzne końce półosi 13 są podparte zapomocą drążków 13', zespolonych przegubowo z nasadą 11', połączoną z rurą 10. Ponad punktami umocowania półosi 13 jest przymocowany do rury 10 poprzeczny resor 15. Płytki resorowa oraz czopy 12 mogą być wykonane na wspólnej tulei, otaczającej rurę 10. Zewnętrzne końce półosi 13 opierają się za pośrednictwem połączonych z nimi nasad resorowych 16 na zewnętrznych końcach resoru 15.

Na resorze jest umocowany dźwigar 17 nadwozia, połączony z poprzeczką 18. Na końcach poprzeczki 18 opierają się boczne podłużne dźwigary 19 skrzyni 20. Podłużne dźwigary 19 skrzyni 20 opierają się z tyłu na rurze 10 zapomocą trójkątnego połączenia, utworzonego z pionowej środkowej podpórki 21, ukośnych podpórek 23 i górnej poprzeczki 24. Między podpórką 21 i rurą są osadzone płyty podporowe 22. Na przodzie skrzynia jest w podobny sposób oparta na rurze 10 i to zapomocą ukośnych podpórek 25, poprzeczki 27 i blachy podporowej 26.

Na przednim końcu rury 10 jest umocowane pociągowe uszko 28. Oprócz tego między uszkiem i skrzynią lub w innym odpowiednim miejscu może być przewidziana ruchoma podpora 29.

Dźwigary nadwozia, jako też łożyska półosi i resoru mogą być połączone z rurą 10 przez spawanie. Można je przymocować

do rury 10 również w inny sposób, np. ruchomo.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Jednoosiowa przyczepka, zwłaszcza do pojazdów mechanicznych, znamienna tem, że podwozie jest wykonane z rury (10) przedłużonej do przodu aż do uszka pociągowego, przyczem rura ta jest podtrzymywana przez koła (14) celowo za pośrednictwem poprzecznego resoru (15) i wahliwych półosi lub podobnych narządów (13).

2. Jednoosiowa przyczepka według zastrz. 1, znamienna tem, że rura 10 ramy znajduje się między kołami mniej więcej na wysokości osi, wznosząc się od tyłu ku przodowi.

3. Jednoosiowa przyczepka według zastrz. 1 i 2, znamienna tem, że górna płyta resorowa (17) stanowi nośnik nadwozia (19, 20).

4. Jednoosiowa przyczepka według zastrz. 1 — 3, znamienna tem, że rura (10) ramy jest przedłużona ku tyłowi poza środek osi i służy za punkt oparcia tylnego nośnika nadwozia (21 — 24), zespolonego z rurą ramy w ten sam sposób, jak przedni nośnik nadwozia (25 — 27).

5. Jednoosiowa przyczepka według zastrz. 1 i 2, znamienna tem, że w razie wbudowania hamulca uszko pociągowe w rurze nośnej jest osadzone przesuwnie w kierunku podłużnym.

Tatra-Werke Automobil
und Waggonbau A. G.

Zastępca: Dr. techn. A. Bolland,
rzecznik patentowy.

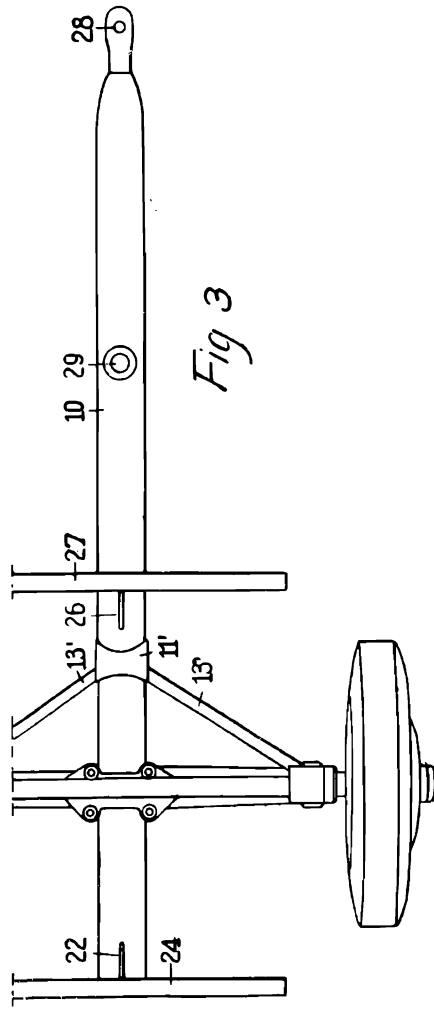
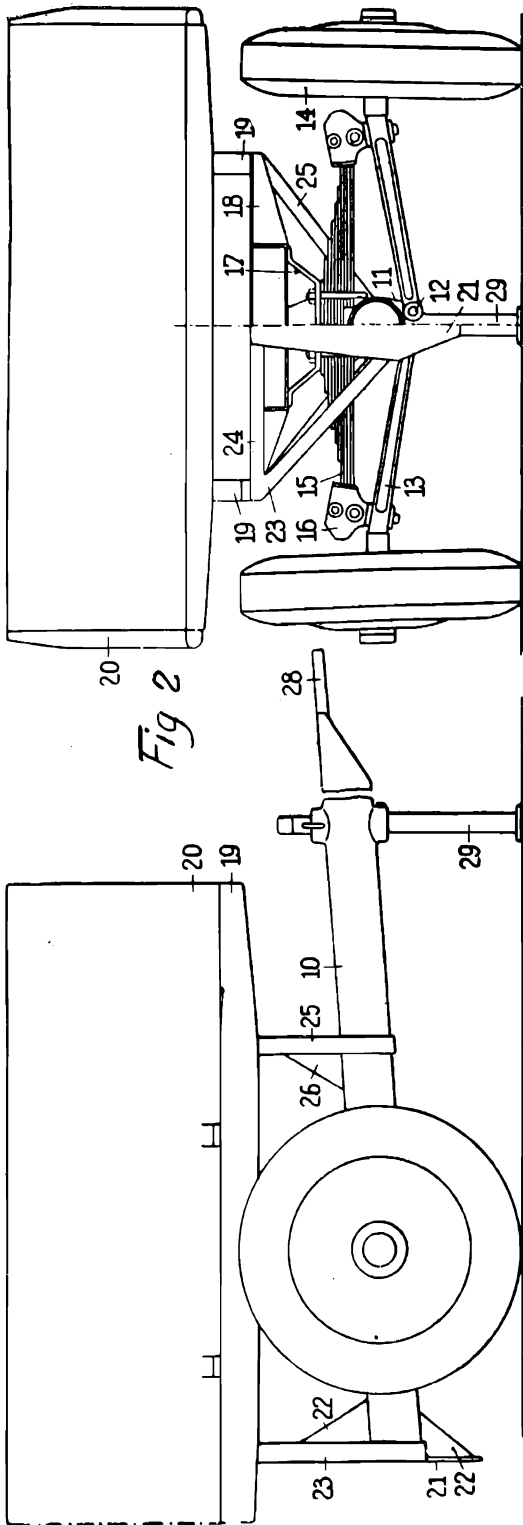


Fig. 1

Fig 2

Fig 3