

URZĄD PATENTOWY
w WARSZAWIE
OPIS PATENTOWY

B62d 31/02

Nr 30963

Kl. 63 c, 43/04

Ringhoffer-Tatra-Werke A. G., Praga

Karoseria autobusów piętrowych i podobnych

Zgłoszono 28 grudnia 1940

Udzielono 22 września 1942

Pierwszeństwo: 30 grudnia 1939 (Czechy i Morawy)

Dotychczasowe karoserie jednopiętrowe, zbudowane na normalnych podwoziach z dźwigarami podłużnymi i z silnikiem umieszczonym z przodu, są podzielone w ten sposób, że wejście na tylny pomost jest w tym miejscu, w którym znajdują się schody na górne piętro. Wychodzenie z wozu odbywa się przez drzwi, przewidziane przy stanowisku kierowcy. Jednak ten najczęściej stosowany układ, posiadający liczne wady, np. niekorzystne rozmieszczanie się pasażerów na górnym piętrze na tych samych schodach, nie nadaje się w pojazdach z tylnym silnikiem, gdyż przy takim układzie odpada miejsce dla tylnego pomostu.

Podział w tego rodzaju pojazdach przeprowadza się według wynalazku w ten spo-

sób, że wchodzenie i wychodzenie odbywa się przez dostatecznie szeroki pomost, umieszczony pośrodku wozu, przy czym schody na górne piętro zaczynają się tuż przy tym środkowym pomoście na wprost drzwi i dzielą się na dwie pary schodów, z których jedno prowadzi do przodu, a drugie do tyłu, tak iż odstęp wszystkich końców obu pięter od drzwi jest w przybliżeniu taki sam. Przy tym górne piętro posiada właściwie dwie pary schodów, z których jedna służy do wychodzenia, a druga do wchodzenia. Stanowisko kierowcy wozu nie tylko że wystaje korzystnie do przodu, co jest rzeczą bardzo ważną dla ruchu miejskiego, lecz może być znacznie podwyższone w stosunku do siedzeń dolnego piętra, tak iż sam kierowca

wozu może kontrolować wchodzenie i wychodzenie pasażerów.

Na rysunku przedstawiono przykład wykonania karoserii według wynalazku.

Fig. 1 podaje rzut pionowy pojazdu; fig. 2 i 3 — rzuty z góry dolnego i górnego piętra, a fig. 4 i 5 podają przekroje przez środek pomostu, przez koła napędowe i przez koła rozrządowe.

Jak widać z rysunku, karoseria 1 jest podzielona na komorę dolną *A* i komorę górną *B*, połączone ze sobą w taki sposób schodami *C*, że schody te zaczynają się na pomoście 2 oraz dzielą się na skrzydła 3 i 4, prowadzące do przodu i do tyłu. Dzięki temu zostaje umożliwione jednocześnie wchodzenie i wychodzenie, gdyż przestrzeń, znajdująca się przed rozdzielaniem się schodów, jest tak szeroka, iż zawsze dwie osoby mogą pomieścić się obok siebie. Na górnym piętrze *B* jest przewidziane obejście 5 dookoła szybu schodów, aby zawsze można było dostać się do prowadzącego na dół skrzydła schodów.

Dolna komora *A* jest podzielona na przednią część 6, leżącą głębiej, i na tylną część 7, leżącą wyżej, pod którą jest umieszczony zespół napędowy wozu. W głębiej leżącej części znajduje się stanowisko 8 kierowcy, które jest oddzielone od przestrzeni dla pasażerów, będąc podwyższone tak, aby kierowca wozu mógł widzieć bądź bezpośrednio, bądź w lustrze nad głowami siedzących pasażerów pomost i konduktora, a zatem, aby mógł kontrolować wejście do wozu oraz aby mógł porozumiewać się z konduktorem bez specjalnych sygnałów. Przestrzeń 9 nad bębniami, przykrywającymi przednie koła rozrządowe, może służyć za багажник. Do tego samego celu można wykorzystać również przestrzeń 10 poza ostatnią tylną ławką w tylnej części 7 dolnego piętra, gdzie boczne ławki są

umieszczone nad bębniami pokrywowymi kół napędowych.

Z opisu widać wyraźnie, że układ wejścia i wyjścia, zastosowany od przodu do tyłu wskutek rozmieszczenia silnika, nie nastręczy żadnych trudności, gdy będzie w innym miejscu, lecz że przeciwnie osiąga się znaczne korzyści, które nie są do osiągnięcia już przy zastosowaniu normalnego podwozia z silnikiem, umieszczonym z przodu. Korzyści polegają zasadniczo na zmniejszeniu długości wozu przy tej samej przestrzeni karoserii, następnie na lepiej chronionym układzie silnika i na wielu innych udogodnieniach.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Karoseria autobusów piętrowych i podobnych, zwłaszcza przy stosowaniu zespołu napędowego, wbudowanego w tylną część podwozia, znamionna tym, że pomost do wchodzenia i wychodzenia jest umieszczony pośrodku długości karoserii.

2. Karoseria według zastrz. 1, znamionna tym, że schody na górne piętro karoserii spoczywają na tym pomoście oraz dzielą się na dwa skrzydła, przebiegające do przodu i do tyłu wzdłuż wozu, przy czym jedno skrzydło służy do wchodzenia, a drugie do wychodzenia pasażerów.

3. Karoseria według zastrz. 1, znamionna tym, że stanowisko kierowcy, oddzielone ścianą szklaną lub w podobny sposób od pozostałej przestrzeni, jest w taki sposób wzniesione nad właściwą podłogą przedniej części karoserii, iż kierowca nad głowami siedzących pasażerów może obserwować pomost.

Ringhoffer-Tatra-Werke A. G.

Zastępca: inż. J. Wyganowski
rzecznik patentowy

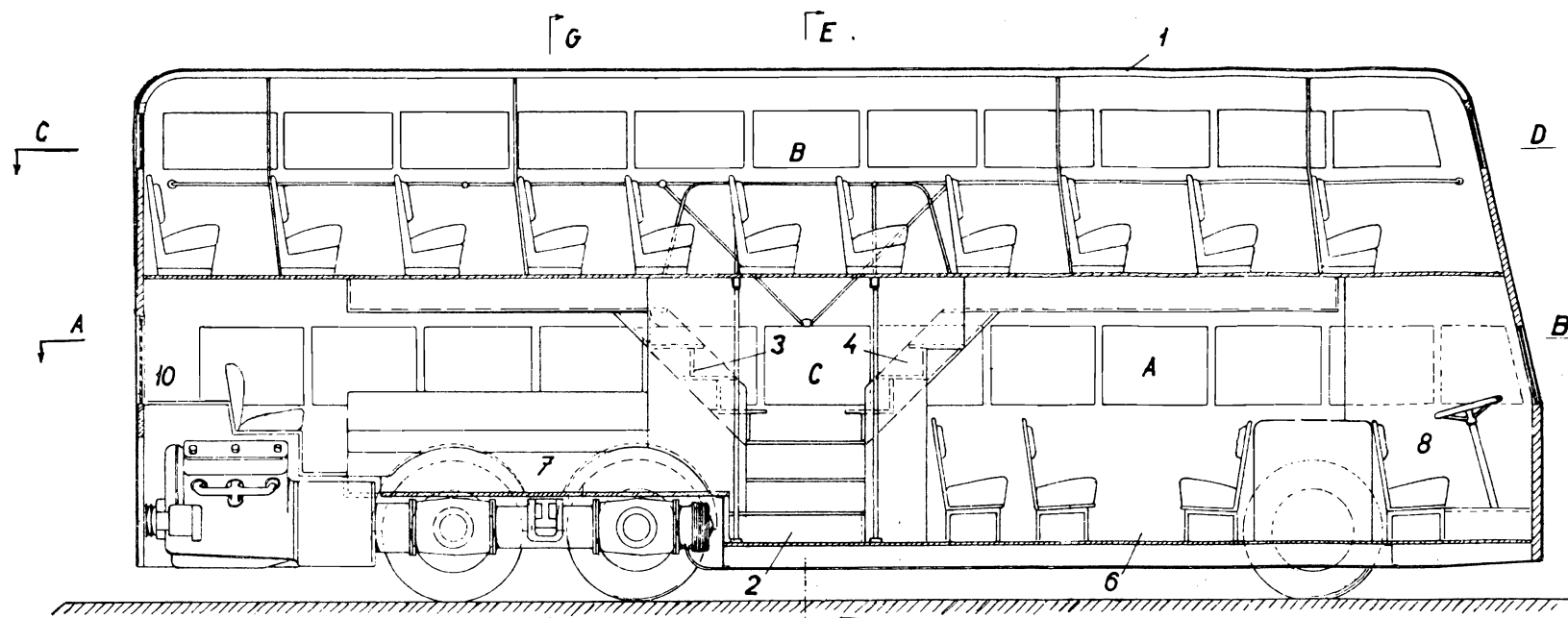


Fig. 1.

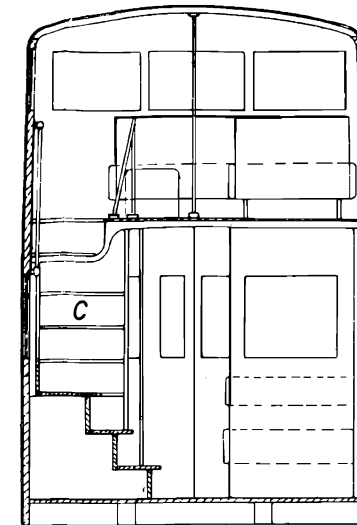


Fig. 4.

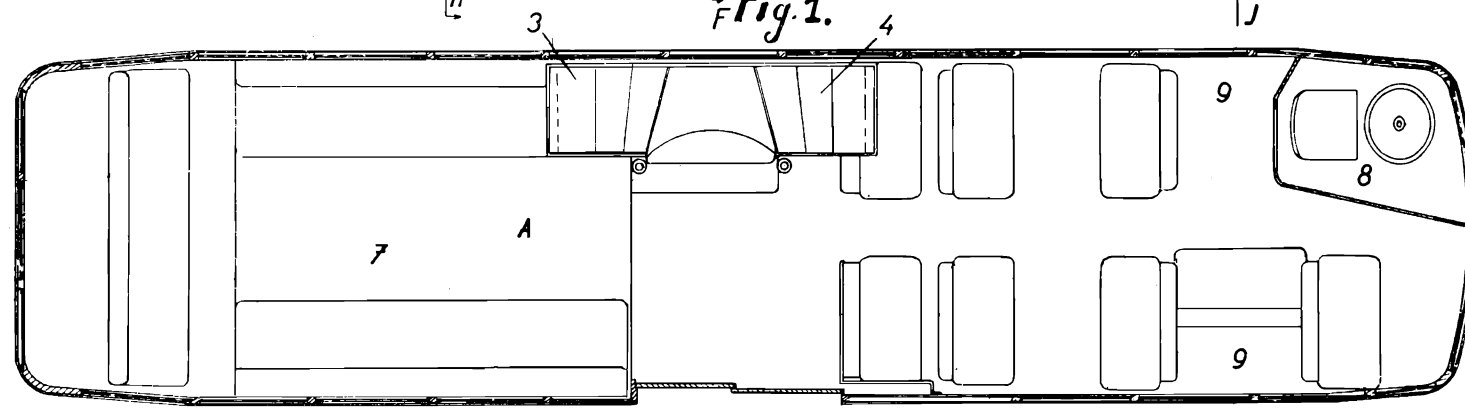


Fig. 2.

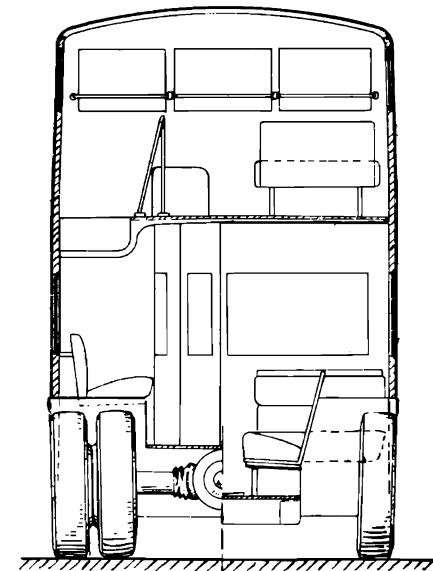


Fig. 5.

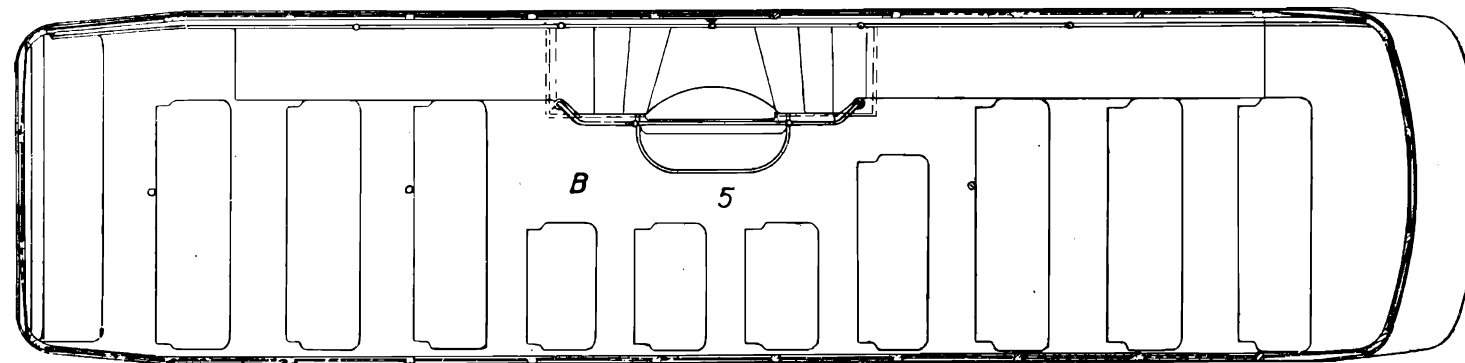


Fig. 3.