

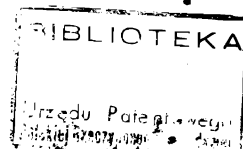
6 maja 1930 r.

2

URZĄD PATENTOWY



E016 25/22



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 11663.

Kl. 19 ~~a 25~~

19a 25/22

Bolesław Dmowski
(Sopoćkinie, Polska).

Tor samochodowy i samochód przystosowany do ruchu po tym torze.

Zgłoszono 20 sierpnia 1929 r.

Udzielono 15 lutego 1930 r.

Wynalazek niniejszy dotyczy toru samochodowego, umożliwiającego rozwijanie największych szybkości bez obawy wywrócenia się lub wykolejenia samochodu. W tym celu samochód zaopatruje się w szczególne narządy, zabezpieczające go całkowicie od spadnięcia z toru.

Na rysunku przedstawiony jest tytułem przykładu tor samochodowy według wynalazku, przyczem fig. 1 przedstawia przekrój tego toru, w zastosowaniu do istniejącej linii kolejowej, fig. 2 — pałąk prowadniczy dla przednich kół samochodu, fig. 3 — przekrój mostka przejazdowego, fig. 4 i 5 — dwie odmiany wykonania toru według wynalazku.

Tor samochodowy składa się z szyn 8,

najkorzystniej korytkowych, przymocowanych do podkładów 14, które bądź spoczywają bezpośrednio na ziemi, bądź też na słupkach 15. Te ostatnie służą do wyrównywania nierówności terenu bez potrzeby stosowania nasypów. Takie szyny 8, które można wykonać np. z drzewa lub metalu, przystawia się do zewnętrznej strony każdej z szyn kolejowych 9.

Tylne koła samochodu, w celu zabezpieczenia go przed wykolejeniem się i wywróceniem przy ruchu po opisanym wyżej torze, zaopatruje się w szczególne narządy, zakładane na pręty, przymocowane nieruchomo do osłony tylnej osi samochodowej. Te pręty 1 wyprowadzone są poza tylne koła 2 samochodu i wykonywa się je

w ten sposób, że można na nie w łatwy sposób założyć widelkowato wygięte pręty 5, obejmujące szynę kolejową 9 wraz z drewnianą szyną 8, przyczem te pręty 5 są zaopatrzone na końcach w obrotowe krążki 7, w których są osadzone obrotowo wałki 6. Pręty 5, wraz z krążkami 7, ocierając się wałkami 6 o szynę 8 względnie 9, utrzymują doskonale samochód na tego rodzaju torze.

Ponieważ samochód, poruszając się po tak wykonanym torze kolejowym, musi mieć możność schodzenia i wchodzenia na tor, w celu uniknięcia terenów stacyjnych, co najdogodniej może być uskutecznione na przejazdach przedstacyjnych, przeto wszystkie narządy do zwiększania pewności utrzymywania się samochodu na torze wykonywuje się w ten sposób, że mogą być one podnoszone ponad poziom toru za pomocą dźwigni, umieszczonych przy siedzeniu kierowcy.

Ażeby ułatwić kierowanie samochodem, poruszającym się po torze według wynalazku, oprócz urządzenia, stosowanego przy tylnych kołach samochodu, stosuje się jeszcze na przednich kołach pałaki 10 zakończone wałkami 11, które ślizgając się wzdłuż zewnętrznych szyn 8 toru, pozwalają na osiągnięcie niemal samoczynnego sterowania samochodu.

Pałaki takie uwidocznione są na fig. 2.

Przy budowie toru kolejowego, przystosowanego do ruchu samochodowego należy odpowiednio przerobić również mostki przejazdowe, zarówno w celu dogodnego przejazdu samochodu po torze biegnącym wzdłuż przejazdu, jak i w celu dogodnego wjazdu na tor, względnie zjazdu z niego na tych przejazdach. Mostek taki przedstawiony jest w przekroju na fig. 3. Przejazdy należy zaopatrzyć po obydwóch stronach toru w pomosty 12, umieszczone w pewnej odległości od drewnianych szyn 8, które w tych miejscach jest korzystnie nie zaopatrywać we wzniesienie, w celu u-

dogodnienia wjazdu i zjazdu samochodu na przejazdach. Odległość tych pomostów 12 od szyn 8 winna być taka, by narządy sterujące 11 przednich kół, jak i narządy 7 tylnych kół, mogły swobodnie poruszać się wzdłuż utworzonych w ten sposób szczelin 13.

Samochód według wynalazku może się poruszać zarówno po torze kolejowym, wykonanym w powyżej opisany sposób, jak też i po specjalnych torach, które najlepiej jest wykonać w postaci żłobkowanych szyn klockowych, nieco szerszych od grubości opon samochodowych, wygiętych torów metalowych. Taki rodzaj szyn wraz z odpowiednio dostosowanymi narządami do utrzymywania samochodu na takich torach przedstawiają fig. 4 i 5. Uwidocznione na figurach tych narządy są przymocowane do tylnych kół samochodu, sterujące bowiem narządy dla przednich kół mogą być wykonane w sposób uwidocziony na fig. 2.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Tor samochodowy, znamieny tem, że jest utworzony ze żłobkowanych szyn podłużnych (8), przymocowanych bądź oddzielnie do podkładów, układanych bezpośrednio na ziemi lub na słupach (15), służących do wyrównywania nierówności terenu, bądź też wzdłuż zewnętrznej strony szyn (9) toru kolejowego, przyczem na przejazdach kolejowych po obydwóch stronach tak utworzonego toru stosuje się pomosty (12), umieszczane w pewnej niewielkiej odległości od żłobkowanych szyn zewnętrznych (8).

2. Samochód do ruchu po torze według zastrz. 1, znamieny tem, że osłona tylnej osi samochodu zaopatrzona jest w wygięte ku dołowi i wyprowadzone poza tylne koła samochodu pręty (1), na których zamocowane są w dowolny sposób dające się podnosić widelki (5), na końcach których znajdują się obrotowe krążki (7) z umie-

szczonemi w nich obrotowo wałkami (6),
które to widelki obejmują z pewnym lu-
zem zarówno szynę kolejową (9) jak i do-
datkową szynę żłobkowaną (8), przednie
zaś koła samochodu posiadają dające się
podnosić pałaki prowadnicze (10) z wałka-

mi (11), ślizgającymi się po zewnętrznej
stronie szyny (8).

Bolesław Dmowski.
Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

FIG.1

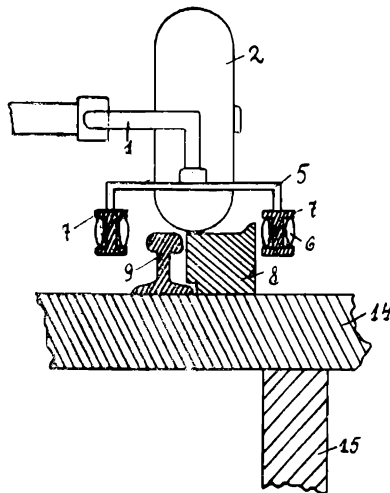


FIG.4

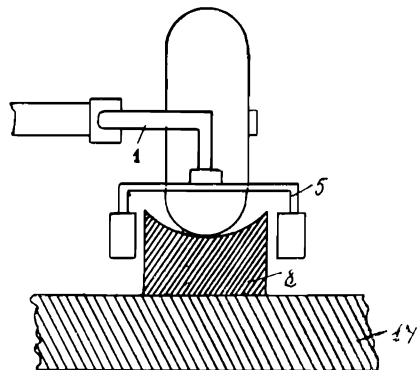


FIG.5.

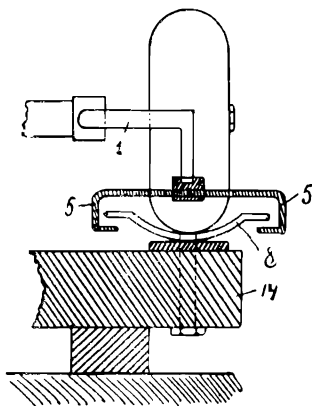


FIG.2.

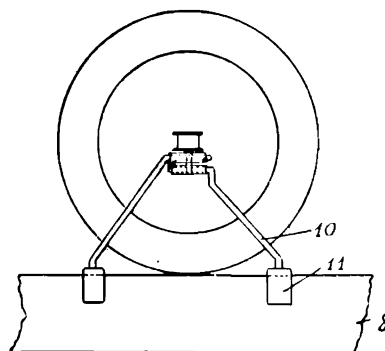


FIG.3.

