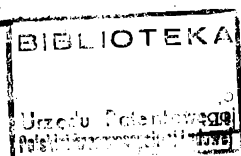


URZĄD PATENTOWY



B62d 35/00



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 26627.

Kl. 63 c, 43.

Závody Tatra
akciová společnost pro stavbu automobilů a železničních vozů
(Praga, Czechosłowacja).

Nadwozie samochodu o liniach opływowych.

Zgłoszono 9 kwietnia 1934 r.

Udzielono 11 maja 1938 r.

Znane są nadwozia samochodów o liniach opływowych, w których tylna część jest zwężona tak, że błotniki, okrywające tylne koła, wystają na obie strony poza właściwy zwężony kształt, wskutek czego w strumieniach powietrza, opływających wzdłuż tylnej części pojazdu, powstają wiry, powodujące hamowanie samochodu oraz wznoszenie się kurzu. Znane są również pojazdy, posiadające od spodu równoległą do jezdni powierzchnię ograniczającą, której tylna część jest zaopatrzona w wyloty, w których podczas jazdy panuje podciśnienie. Jest to jednak niecelowe, gdyż ssące działanie u spodu nadwozia powoduje wznoszenie się kurzu.

Znany jest również sposób usuwania tej wady, który polega na tym, że w dolnych tylnych częściach bocznych ścianek

nadwozia za najszerszym miejscem bezpośrednio za tylnymi kołami są przewidziane skierowane ku tyłowi szczeliny, wskutek czego przepływający bokiem strumień powietrza wywołuje znaczne podciśnienie w wewnętrznych częściach nadwozia, które są z tymi szczelinami połączone kanałami.

Na rysunku przedstawiono tytułem przykładu przedmiot wynalazku w sposób schematyczny. Fig. 1 przedstawia samochód w widoku z góry, fig. 2 — widok boczny samochodu, fig. 3 — widok z przodu tegoż samochodu.

Według fig. 1 nadwozie 5 jest w swej tylnej części tak ukształtowane, że całkowicie okrywa tylne koła 7 samochodu. Bezpośrednio za tylnymi kołami 7 boczne ścianki 8 są raptownie zwężone i, łącząc się

ze sobą, stanowią zaokrąglony dziób nadwozia. Przednie koła 9, 9 wystają poza nadwozie 5 i są okryte błotnikami 10, 10 o kształcie dostosowanym do linii opływowych nadwozia. Błotniki te są osadzone na nadwoziu 5 i stanowią z nim jedną całość, przy czym liczba 11 oznacza linię przenikania się tych części nadwozia. Kształt tych błotników 10 jest tak dobrany, że między nimi i przodem nadwozia 5 powstają otwarte od góry kanały, prowadzące wznoszące się do góry strumienie S (fig. 2) powietrza, opływające wierzch nadwozia i łączące się w tylnej części nadwozia ze strumieniami, opływającymi boczne ścianki nadwozia.

Największa gęstość strumieni powietrza, a więc największa ich szybkość opływu występuje w strefie A — B i dzięki opisanej znanej postaci tyłu nadwozia jest zapewniony wolny od wirów odpływ strumieni powietrza z nadwozia. W strefie tej, a mianowicie przed kołami tylnymi, znajduje się też najszersza część nadwozia.

Opisany kształt nadwozia przyczynia się w następujący sposób do przewietrzania wozu.

Śpiętrzanie się powietrza w przedniej części nadwozia odbywa się w znany sposób w strefie C — D. Od tego miejsca największego ciśnienia powietrze jest prowadzone kanałem i ma na celu chłodzenie silnika. Otwory wylotowe tego kanału umieszczone są w tej tylnej części nadwozia, w której panuje podciśnienie. Taką strefą podciśnienia, panującego na poszczególnych częściach nadwozia, jest ścianka boczna 8 tylnego zakończenia 6 nadwozia i w tym miejscu szybkość opływu bocznych strumieni powietrza winna być najmniejsza. Z tego powodu na tych bocznych ściankach 8 tylnego zakończenia 6 nadwozia są umieszczone skierowane do tyłu znane szczeliny 14 do wylotu powietrza. W ten sposób między strefą C — D i tymi szczelinami panuje szczególnie silny spadek ciśnienia. Doprowadzenie strumieni powietrza do

miejsca, w którym według wynalazku są przewidziane kłapy, zapobiega skutecznie przerwom w przepływie powietrza wewnątrz kanału, dzięki czemu nawet przy stosunkowo znacznym skróceniu tylnej części nadwozia odpływające strumienie powietrza z nadwozia będą wolne od wirów, powodujących hamujące działanie powietrza na poruszający się samochód.

Zamiast odciągania powietrza w części przedniej nadwozia w strefie C — D można skupiać strumienie powietrza za pomocą wysuwanych kłap 15, otwieranych ku przodowi również w tych miejscach, gdzie panuje największa gęstość strumieni powietrza, a zatem największa ich szybkość, czyli w strefie E — F, położonej za linią A — B (fig. 2) na górnej części boku nadwozia, i kierować odpowiednimi kanałami do szczelin. Przystawialne kłapy z otworami, przeznaczonymi do odciągania powietrza do chłodzenia, mogą być przy tym regulowane ręcznie lub też samoczynnie przy pomocy termostatów umieszczonych wewnątrz nadwozia.

Zastrzeżenie patentowe.

Nadwozie samochodu o liniach opływowych z otworami kanałów, umieszczonymi w tylnej części nadwozia mniej więcej w trzeciej części jego długości u góry jego bocznych ścian, które to kanały prowadzą powietrze zasysane przez te otwory do szczelin umieszczonych w tylnej części za najszerszym miejscem nadwozia i odprowadzają to powietrze na zewnątrz, znamiennie tym, że posiada kłapy (15), otwierane do przodu i umieszczone nad tymi otworami kanałów dopływowych, regulowanych ręcznie lub za pomocą termostatów.

Závod y Tatra
akciová společnost
pro stavbu automobilů
a železničních vozů.
Zastępca: Inż. J. Wyganowski,
rzecznik patentowy.

Fig. 1

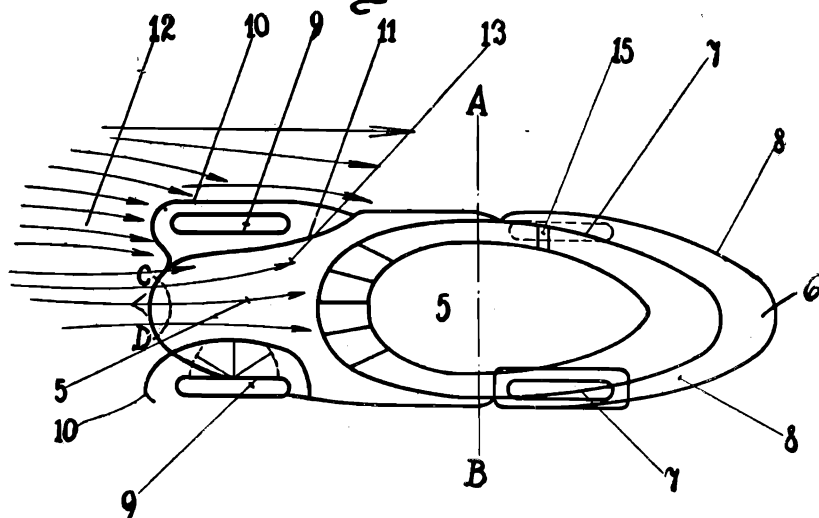


Fig. 2

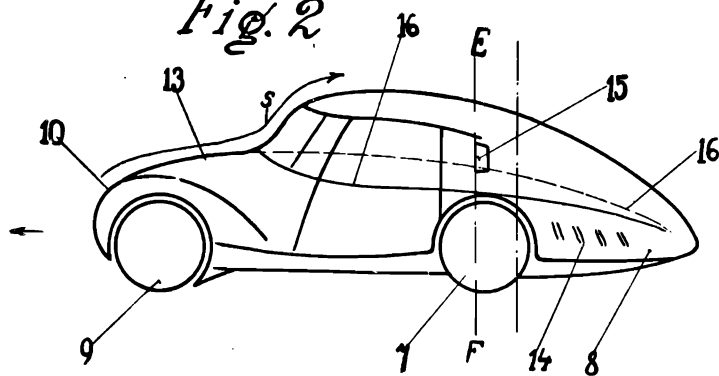


Fig. 3

