

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 63 (3)

IZDAN 1 DECEMBRA 1940

PATENTNI SPIS BR. 16382

Zavody Ringhoffer - Tatra a. s., Prag - Smichov, Češko - Moravski Protektorat.

Motorno vozilo.

Prijava od 9 juna 1939.

Važi od 1 maja 1940.

Naznačeno pravo prvenstva od 14 juna 1938 (Č. S. R.)

Poznata su motorna vozila, kod kojih se motor hladi pomoću radijalne duvaljke koja vrši usisavanje sa obe strane. Ove duvaljke imaju veliki stepen dejstva i stoga su naročito podesne za hlađenje vazduhom omtora sa više cilindara. Međutim je pri tome potreba za vazduhom veoma velika. Ova potreba za vazduhom se naročito teško zadovoljava tada, kad se motor postavlja na zadnjem delu vozila.

Poznato je, da se vazduh za hlađenje za motor pozadi vozila dovodi kroz upusne otvore, koji su takode predviđeni na zadnjem delu vozila, n. pr. u motorovom poklopcu ili na bočnim zidovima kolskog sanduka. Takode je predlagano, da se vazduh za hlađenje dovodi kroz šuplji podužni srednji nosač vozila od svakog upusnog otvora za vazduh za hlađenje, koji je predviđen na prednjem delu vozila. Po pronalasku se obe mere upotrebljuju jednovremeno na taj način, što se radijalna duvaljka koja usisava sa obe strane, na jednoj strani napaja kroz upusni otvor koji je predviđen sprema na vozilu, dok se druga strana duvaljke nalazi u vezi sa upusnim otvorima za vazduh za hlađenje koji su predviđeni pozadi na vozilu. Na ovaj se način može pri malom utrošku snage zadovoljiti potreba za vazduhom za hlađenje i tada, kad su u pitanju motori sa velikom snagom.

Dva primera izvođenja pronalaska su pokazana na priloženom nacrtu.

Sl. 1 pokazuje kolsko postolje jednog vozila sa motorom pozadi sa četiri cilindra na red.

Sl. 2 pokazuje jedno kolsko postolje vozila sa motorom pozadi sa motorom sa osam cilindara raspoređenih u vidu slova V.

Kod kolskog postolja pokazanog na sl. 1 šuplji podužni srednji nosač 1 se račva pozadi i nosi pogonski blok između svojih krajeva 5 viljuške. Ovaj se pogonski blok sastoji iz jednog motora 6 sa četiri cilindra na red, osovinog mehanizma 7 i mehanizma 8 za menjanje brzine, koji su raspoređeni simetrično u odnosu prema vertikalnoj podužnoj srednjoj ravni i međusobno su pomoću zavrtnjeva vezani u jedan blok. Speda je na prenosnom mehanizmu 8 postavljena kutija 2 radijalne duvaljke, koja na po sebi poznat način, koji nije bliže pokazan, sadrži dvojni radni točak i na obema stranama usisava vazduh za hlađenje, da bi ga zatim kroz cev 4 pod pritiskom uputio ka cilindrima motora 6 snabdevenim rebrima za hlađenje. Osa dvojnog točka pruža se u pravcu vozila, tako, da je jedan upusni otvor upravljen prema napred a drugi prema nazad. Prednji upusni otvor je, pomoću spojne cevi 9 koja je prvenstveno izvedena elastično, vezan sa šupljinom nosača 1 za motor, koji sprema ima levak 10 za uvođenje vazduha. Zadnji upusni otvor duvaljke je pomoću šematički pokazanih cevi 3 snabdeven levkovima za hvatanje, koji su postavljeni bočno na zadnjem delu vozila.

Kako je vozilo u ostalom izvođenju izvedeno, za pronalazak je od sporednog značaja. Podesno se zadnji točkovi 12 na vozilu vode pomoću klatljivih poluosovina

11 i pogone se prenosnim mehanizmom 7 zadnjih osovin.

Kod kolskog postolja pokazanog na sl. 2 je između krajeva 25 viljuške srednje okvirne cevi 21 postavljen motor sa osam cilindara, čiji su blokovi 26 cilindara postavljeni u vidu slova V, i hlade se svaki radijalnom duvaljkom 22 pomoću cevi 24 za vazduh za hlađenje. Obe su duvaljke 22 postavljene sa obe strane podužne srednje ravni vozila u istoj osi jedna u odnosu na drugu. I ovde su u pitanju duvaljke koje vrše usisavanje sa obe strane. Spolja nalaze se strane duvaljke su pomoću podesa elastičnih priključnih cevi 29 vezane sa ograncima viljuške srednjeg cevastog nosača 21. Unutrašnje strane duvaljke su priključene na upusni otvor 23 na zadnjem delu, koji je predviđen u motorovom poklopcu. Pogon duvaljke 22 vrši se pomoću poprečne osovine prenosnim mehanizmom 28, koji je, kao kod vozila pokazanog na sl. 1 udružen u jedan blok sa oso-

vinским prenosnim mehanizmom 27 i motorom.

Patentni zahtevi:

1. Motorno vozilo, čiji se motor hladi pomoću kakve radijalne duvaljke koja vrši usisavanje sa obe strane, naznačeno time, što je kod rasporeda motora na zadnjem delu vozila jedna strana duvaljke vezana sa upusnim otvorima za vazduh za hlađenje predviđenim spreda na vozilu, a druga je strana duvaljke vezana sa upusnim otvorima za vazduh za hlađenje predviđenim pozadi na vozilu.

2. Vozilo po zahtevu 1, naznačeno time, što su, kod rasporeda obe duvaljke u istoj osi, na obe strane od srednje podužne ravni vozila, strane duvaljke, koje se nalaze prema upolje priključene na krajeve srednjeg cevastog nosača, a unutrašnje strane duvaljke su priključene na upusni otvor na zadnjem delu.

Sl. 2 pokazuje jedno kolsko postolje vozila sa motorom pozadi sa motorom sa osam cilindara raspoređenih u vidu slo-

va V. Kod kolskog postolja pokazanog na sl. 1 šupji podužni srednji nosač 1 se rađa iz nosača 2 i nosi pogonski blok između svojih krajeva 3 viljuške. Ovaj se pogonski blok sastoji iz jednog motora 6 sa četiri cilindra na red, osoviniskog mehanizma 7 i mehanizma 8 za menjanje brzine, koji su raspoređeni simetrično u odnosu prema vertikalnoj podužnoj srednjoj ravni i jednodobno sa pomoću zavrtanje vezani u jedan blok. Spreda je na prenosnom mehanizmu 8 postavljena kutija 2 radijalne duvaljke, koja na po sebi poznat način, koji nije bliže pokazan, sadrži dvojni radni točak i na obe strane usisava vazduh za hlađenje, da bi ga zatim kroz cev 4 pod pritiskom uputio ka cilindrima motora 6. Sa nadležnim rebrima za hlađenje. Osa dvojnog točka pruža se u pravcu vozila, tako da je jedan upusni otvor upravljen prema napred a drugi prema nazad. Prednji upusni otvor je, pomoću spojne cevi 9 koja je prvenstveno izvedena elastično, vezan sa šupjinom nosača 1 za motor, koji spreda ima levak 10 za uvođenje vazduha. Zadnji upusni otvor duvaljke je pomoću elastičnog pokazanog cevi 3 snabdeven levakom za hvatanje, koji su postavljeni podno na zadnjem delu vozila.

Kako je vozilo u ostalom izvedeno izvedeno, za pronalazak je od sporednog značaja. Podsetno se zadnji točkovi 12 na vozilu vode pomoću klasičnih poliosovina

Pozadi su motorna vozila, kod kojih se motor hladi pomoću radijalne duvaljke koja vrši usisavanje sa obe strane, naznačeno time, što je kod rasporeda motora na zadnjem delu vozila jedna strana duvaljke vezana sa upusnim otvorima za vazduh za hlađenje predviđenim spreda na vozilu, a druga je strana duvaljke vezana sa upusnim otvorima za vazduh za hlađenje predviđenim pozadi na vozilu.

Poznatije je, da se vazduh za hlađenje u motor pozadi dovodi kroz upusni otvor, koji su takode predviđeni na zadnjem delu vozila, a pr. u motorovom poklopcu ili na bočnim zidovima kolskog vozila. Takode je predviđeno, da se vazduh za hlađenje dovodi kroz šupji podužni nosač vozila od svakog upusnog otvora za vazduh za hlađenje, koji je predviđen na prednjem delu vozila. Po predviđenju se obe mere upotrebljavaju jednostrano na taj način, što se radijalna duvaljka koja usisava sa obe strane, na jednoj strani napaja kroz upusni otvor koji je predviđen spreda na vozilu, dok se druga strana duvaljke napaja u vezi sa upusnim otvorima za vazduh za hlađenje koji su predviđeni pozadi na vozilu. Na ovaj se način može pri malom utrošku snage zadobiti potpuno za vazduhom za hlađenje koji potpuno zahteva motor sa velikom snagom.

Ova primera izvedenja pronalazka su pokazana na priloženom nacrtu.

Sl. 1 pokazuje kolsko postolje jednog vozila sa motorom pozadi sa četiri cilindra na red.

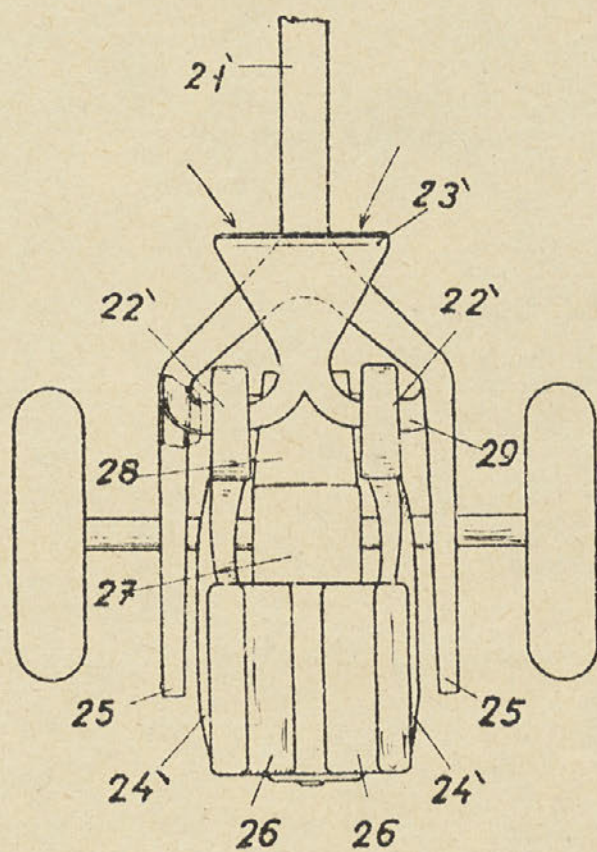
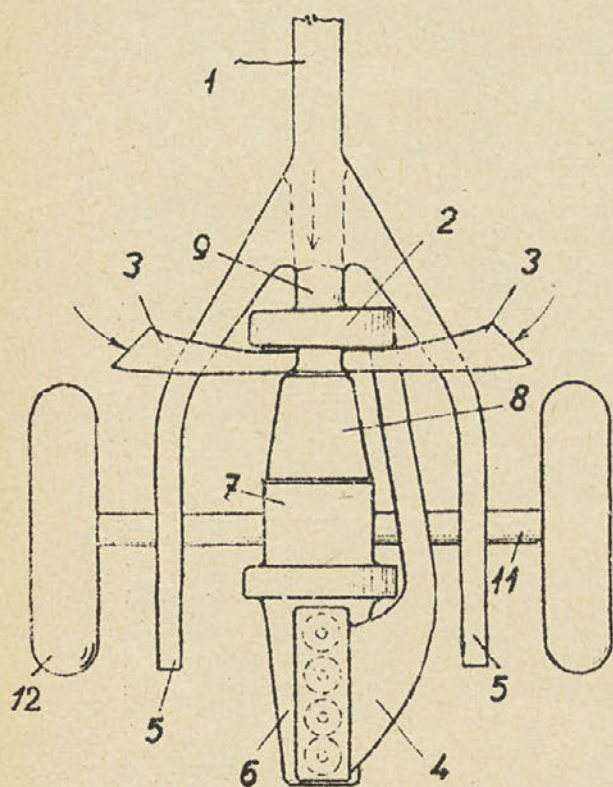
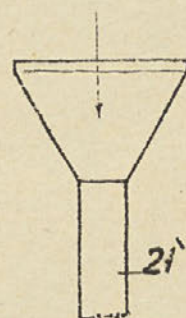
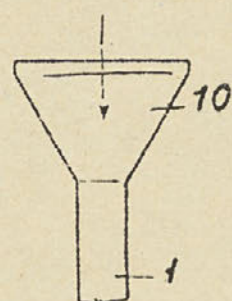


Fig. 1.

Fig. 2.

