PATENTNÍ ÚŘAD
REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ.

Třída 63 c. Vydáno 10. června 1938.

PATENTOVÝ SPIS č. 61319.

ZÁVODY TATRA, AKCIOVÁ SPOLEČNOST PRO STAVBU AUTOMOBILŮ A ŽELEZNIČNÍCH VOZŮ, PRAHA.

Obrněné motorové vozidlo.

Přihlášeno 6. srpna 1936. Chráněno od 15. ledna 1938.

Motorová obrněná vozidla stavěla se dosud jako obrněné skříně, opatřené housenkovými pásy a otáčivou věží, vyzbrojenou kulomety nebo malými děly. Ve skříni jest umístěn řidič vozidla, ostatní posádka, střelivo různé pomocné přístroje a zařízení a konečně motor s převodovou skříní s ostatními ovládacími orgány.

Tento způsob konstrukce má řadu různých nevýhod. Řidič umístěný vpředu vozidla má velmi omezený výhled pouze dopředu a musí se spoléhati na pokyny, které jsou mu sdělovány pozorovatelem s otáčivé věže. Při otáčení věže se zbraněmi zůstává střelivo stále na témž místě ve vlastní skříni a tudíž stane se často nedostatečně dostupné nehledě k tomu, že i střelci musí při otáčení věže pohybovati se v omezeném prostoru ve skříni.

Umístění motoru s ostatními orgány v téže skříni, kde jest posádka vozidla, má za následek nepříjemný hluk a vysokou teplotu uvnitř skříně. Dále kazí se tím ovzduší ve voze a zvyšuje nebezpečí ohně. Vzdor snaze o co nejlepší využití skříně jest nicméně obrněno dosti nadbytečného prostoru, takže skříň jest velmi těžká a při ustavičném zesilování pancéřových desek roste příslušně i výkon motoru přiměřeně ke vzrůstající váze. S větším výkonem vyžaduje motor opět více místa, zvětšuje se skříň a obtíže rostou do nekonečna.

V předcházejícím byly jen krátce vylíčeny hlavní obtíže při konstrukci stávajících obrněných motorových vozidel. Tyto obtíže jsou úplně odstraněny novým uspořádáním vozidla podle vynálezu a to tím, že na podvozku, který pozůstává z plazořetězů s příslušným vedením, z hnacího agregátu s ovládajícími orgány a z obrnění těchto částí, jest namontován jako na pojízdné plošině sloupový nosník, procházející středem otáčivě na podvozku uložené obrněné věže a nesoucí na svém horním konci sedadlo pro řidiče, obklopené neotáčivým obrněním, tvaru malé věžičky.

Připojený výkres ukazuje zcela schematicky princip nového uspořádání podle vynálezu v nárysu.

Podvozek I. obrněného motorového vozidla podle vynálezu jest vytvořen jako rám, jehož postranice *1* a podlaha *2* jsou zároveň vhodně sil-

ným pancířem. Rám nese housenkové řetězy *3* s příslušnými vodicími systémy. Motor *4* s převodovou skříní a ovládacími orgány jest uložen buď vpředu nebo lépe, jak znázorněno na výkresu, v zadní části rámu, kde je úplněji chráněn. Na podlaze *2* podvozku I. jest pevně uložen další nepohyblivý díl II. vozidla, pozůstávající ze sloupku *5*, nesoucího na svém horním konci sedadlo *6* pro řidiče a obrněnou budku *7*. Poslední díl III. obrněného vozidla jest vytvořen jako obrněná věž *8*, prstencovitého tvaru nebo pod., uložená otáčivě na příslušně vytvořených ložných věncích *8'*, při čemž sloup *5* dílu II. prochází věží přibližně v ose otáčení. Ve věži jsou upravena sedadla *9* pro střelce, velitele vozidla atd., jakož i příslušné držáky a nosiče pro střelivo, přístroje a pod. Otáčení věže může býti prováděno motoricky, s odvozením od vhodné části hnacího agregátu nebo ručně, případně obojím způsobem, při čemž ruční natáčení může sloužiti pro jemné nastavení polohy. Vzhledem k tomu, že oproti dnešní konstrukci jest většina váhy soustředěna ve věži nového provedení, sníží se podstatně těžiště vozidla.

Plocha, kterou nutno provésti z pancéřového materiálu, jest mnohem menší, takže vzdor užití silnějších plechů bude celková váha menší.

Rozhled z budky řidiče jest na všechny strany stejně dobrý, takže velitel vozidla nemusí podstatně ustavičně sledovati směr jízdy.

Při střelbě zůstává vzdor otáčení věže střelivo relativně ke střelným zbraním vždy ve stejné poloze, čímž jest obsluha zbraní neobyčejně usnadněna. Střelbě také vadila značně rozměrná obrněná skříň vozidla, což při nové úpravě odpadá, ježto podvozek i se zamontovaným motorovým agregátem jest velmi nízký a střelbě i do největší blízkosti před i za vozidlo nepřekáží.

Následkem menších rozměrů věže a budky řidiče, jest i možnost zásahu menší, nežli u rozměrného dnešního vozidla.

Kromě uvedených výhod má nové uspořádání ještě řadu dalších výhod se stanoviska konstruktivního, montážního atd.

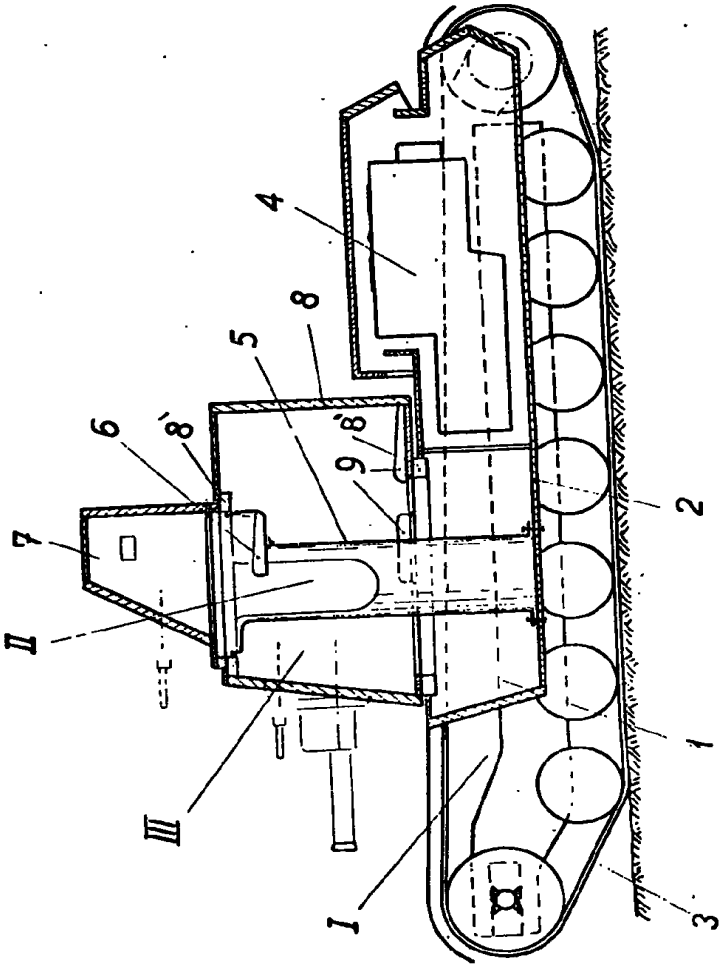
Patentové nároky.

1. Obrněné motorové vozidlo, vyznačené tím, že podvozek *(1)* pozůstávající z plazořetězů *(3)* a jich vedení, jakož i z hnacího agregátu *(4)* s ovládacími ústrojími a z obrnění těchto částí, jest vytvořen jako pojízdná plošina, na níž jest namontován dutý sloupový nosník *(5)*, nesoucí na svém horním konci obrněnou budku *(7)* pro řidiče, kdežto kolem sloupového nosníku *(5)* jest na plošině podvozku *(1)* otáčivě uložena obrněná věž *(8)* s výzbrojí vozidla.

2. Obrněné vozidlo podle nároku 1, vyznačené tím, že natáčení obrněné věže *(8)* děje se vhodným převodovým zařízením od motoru, při čemž jest upraveno také ještě neodvislé natáčení ruční, které slouží k jemnějšímu nařizování polohy věže *(8)*.

3. Obrněné motorové vozidlo podle nároků 1 a 2, vyznačené tím, že střelivo a veškeré přístroje, ovládané nebo používané posádkou věže *(8)*, jsou spojeny s touto věží tak, že při otáčení nemění svoji polohu oproti zbraním resp. obsluhovatelům.

4. Obrněné motorové vozidlo podle nároku 1, vyznačené tím, že dutý sloupový nosník *(5)* slouží k vedení lan, táhel a veškerých orgánů spojujících řidiče s motorem, převodovou skříní, s brzdami a s rejdovacím zařízením vozidla.

Pražská akciová tiskárna v Praze.

Příloha k patentovému spisu čís. 61319.