

URZĄD PATENTOWY



B 624 27/10

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 27242.

Kl. 63 h, 12/20.

Państwowe Zakłady Inżynierii*)
(Warszawa, Polska).

Przyczepka motocyklowa.

Zgłoszono 21 czerwca 1937 r.

Udzielono 13 września 1938 r.

W dotychczasowych motocyklach napędowym jest tylne koło, przyczepka zaś biegnie luźno. Urządzenie według niniejszego wynalazku ma na celu rozkład pracy napędu na dwa koła przez zastosowanie napędu również na koło przyczepki, ażeby w ten sposób zwiększyć użyteczną powierzchnię adhezyjną oraz jednocześnie umożliwić przyczepność kół napędzanych w dwóch miejscach, co jest szczególnie ważne przy wyboistej rozmięklej nawierzchni dróg.

Na rysunku przedstawiony jest napęd według wynalazku w rzucie pionowym.

Na piaście 1 tylnego koła motocyklu

jest w dowolny sposób umocowane od strony przyczepki kółko zębate 2, połączone łańcuchem 3 z kółkiem zębatym 4, zaklinowanym na końcu 5 przegibnego wałka 6, przepuszczonego wewnątrz rury 7 ramy przegubowej, łączącej przyczepkę z motocyklem. Zębate kółko 4 jest umieszczone pod zębatym kółkiem 2. Oba kółka wraz z łańcuchem otoczone są odpowiednią osłoną, chroniącą przed kurzem i błotem.

Na drugim końcu 8 przegibnego wałka 6 jest zaklinowane identyczne kółko zębate 9, połączone łańcuchem 10 z umieszczonym nad nim zębatym kółkiem 11, umocowanym na piaście 12 koła przyczepki.

*) Właściciel patentu oświadczył, że wynalazcą jest inż. Tadeusz Rudawski.

Kółka 2 i 11 muszą mieć tę samą ilość zębów, ażeby ilość obrotów koła tylnego motocyklu i koła przyczepki była ta sama, podobnie ta sama ilość zębów musi być zachowana przy kółkach 4 i 9. Warunek powyższy może być osiągnięty również inną drogą, a mianowicie przez zachowanie tego samego stosunku przekładni w odniesieniu do pary kółek zębatach 2 i 4, jak i w stosunku do pary kółek zębatach 11 i 9.

Zamiast kółek zębatach stosuje się również odpowiednie kółka pasowe płaskie lub rowkowe, a wtedy zamiast łańcuchów używa się odpowiednich pasków płaskich lub klinowych względnie linek.

Wałek 6 ma postać wałka przegubowego kardanowego lub też jest to zwyczajny znany wałek giętki.

Urządzenie według wynalazku ma tę zaletę, że zapobiega zbyt szybkiemu niszczeniu się opony tylnego koła motocyklu oraz ułatwia posuwanie się motocyklu w terenie bezdrożnym lub po wyboistych, grząskich drogach, w razie bowiem napotkania przez jedno koło zbyt małego oporu i możliwości obracania się tego koła w miejscu, drugie koło może dzięki zaczepieniu w innym miejscu nawierzchni znaleźć potrzebny opór i posuwać motocykl naprzód.

Poza tym dzięki dwukrotnemu zwiększeniu użytecznej powierzchni adhezyjnej kół motocyklu przy niniejszym urządzeniu daje się siła napędowa motoru wykorzy-

stać znacznie lepiej, aniżeli ma to miejsce w urządzeniach dotychczasowych.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Przyczepka motocyklowa, znamienna tym, że jej koło jest napędzane od silnika motocyklu za pomocą przekładni łańcuchowej z kółka zębatego (2), osadzonego na ośce tylnego koła motocyklu i napędzającego za pośrednictwem łańcucha (3) kółko zębate (4), z którego jest przenoszony ruch za pomocą przepuszczonego wewnątrz przegubowej ramy przyczepki przegibnego wałka (6), zaopatrzonego na drugim końcu w kółko zębate (9), przenoszące napęd za pośrednictwem łańcucha (10) na kółko zębate (11), osadzone na ośce koła przyczepki.

2. Przyczepka według zastrz. 1, znamienna tym, że pary kółek zębatach (2, 4 oraz 11, 9) wraz z przynależnymi łańcuchami (3, względnie 10) są osłonięte.

3. Odmiana przyczepki według zastrz. 1 i 2, znamienna tym, że zamiast kółek zębatach są zastosowane koła pasowe płaskie lub rowkowe, a zamiast łańcuchów pasy płaskie lub klinowe względnie linki.

Państwowe Zakłady
Inżynierii.

Zastępca: Inż. J. Strzelecki,
rzecznik patentowy.

