



Patent dodatkowy
do patentu

Zgłoszono: 25.III.1964 (P 104 186)

Pierwszeństwo:

Opublikowano: 20.I.1966

Kl. 63c, 3/01

MKP ~~B 02 d~~
13 5 0

UKD

Współtwórcy wynalazku

i
właściciele patentu: Karol Lassota, Warszawa (Polska), Janusz
Skaldawski, Warszawa (Polska)

Układ napędowy pojazdu mechanicznego

1

Układ napędowy według wynalazku eliminuje drgania, wibracje oraz hałasy pochodzące od zespołu napędowego, a ujemnie działające na konstrukcję pojazdu mechanicznego, oraz na pasażerów lub towary przewożone przez pojazd. Układ ten zmniejsza niebezpieczeństwo pożarów pojazdu, oraz ułatwia dostęp do silnika i jego wymianę.

Układ napędowy pojazdu mechanicznego według wynalazku polega na tym, że zespół napędowy pojazdu (silnik, sprzęgło, skrzynia biegów itp.) lub sam silnik umieszczony jest na przyczepie ciągnionej lub pchanej przez pojazd właściwy, w którym mieszczą się osoby, ładunek i kierowca. Przyczepa w zasadzie nie posiada napędu. Cały moment napędowy przeniesiony jest w dowolny sposób z silnika znajdującego się na wyżej wymienionej przyczepie na koła pojazdu właściwego.

Zespół napędowy według wynalazku może być również umieszczony na wysięgniku amortyzowanym względem pojazdu właściwego.

W znanych dotychczas rozwiązaniach układu napędowego pojazdów mechanicznych zespół napędowy umieszczony jest z przodu lub z tyłu pojazdu właściwego ewentualnie pod podłogą pomieszczenia użytkowego. Dostęp do silnika, skrzyni biegów itp., jest utrudniony. Naprawy i wymiana silnika są skomplikowane. Hałas, drgania i wibracje działają bezpośrednio na pojazd właściwy oraz na jego ładunek.

2

Znane dotychczas ciągniki siodłowe z naczepą ciągnioną (lub pchacze z naczepą pchaną) nie przyjęły się, mimo licznych prób, do przewozu osób. Przy istniejącym stanie techniki nie usunięto w sposób zasadniczy negatywnego działania mechanicznego i akustycznego silnika (szczególnie przy silnikach Diesla) na pojazd i pasażerów. Silnik stanowi również w pojeździe źródło pożarów.

Przedmiot wynalazku jest przedstawiony w przykładowych wykonaniu na rysunkach, na których fig. od 1 do 4 przedstawiają schematy ogólnego układu napędowego pojazdu mechanicznego.

Fig. 1 przedstawia schemat pierwszej odmiany układu napędowego. Zespół napędowy znajduje się na przyczepie 2 poza obrysem pojazdu właściwego, połączonej złączem 3 z pojazdem właściwym 1. Przyczepa 2 posiada własne koła. Złącze 3 służy do przeniesienia napędu i połączenia przyczepy z pojazdem właściwym w całość. Pojazd może poruszać się w kierunku A lub B — oznaczonym strzałką. Koła przyczepy mogą być samonastawne lub sprzężone z układem kierowniczym pojazdu właściwego.

Fig. 2 przedstawia schemat drugiej odmiany układu napędowego. Zespół napędowy znajduje się na przyczepie 6, połączonej złączem 7 z pojazdem właściwym 4. Złącze 7 łączy elementy 6 i 4 w całość, oraz przenosi napęd na koła pojazdu właściwego. Przyczepa znajduje się wewnątrz obrysu pojazdu właściwego 4 w pomieszczeniu 5. Pojazd

może poruszać się w kierunku A i B. Koła kierowane pojazdu właściwego mogą być sprzężone lub nie z kołami przyczepy.

Fig. 3 przedstawia kolejną odmianę układu napędowego według wynalazku. Zespół napędowy 10 znajduje się na wysięgniku 9, amortyzowanym względem pojazdu właściwego 8. Wysięgnik 9 może być odrębną ramą lub elementem należącym do silnika. Wysięgnik 9 łączy zespół napędowy z pojazdem właściwym w jedną całość. Cały pojazd może poruszać się w kierunku A lub B.

Fig. 4 przedstawia układ napędowy w zastosowaniu do pojazdu właściwego 11 z przyczepą użytkową 14. Zespół napędowy 13 znajduje się na wysięgniku 12 łączącym pojazd właściwy 11 z przyczepą użytkową 14.

W wyżej przedstawionych rozwiązaniach moment napędowy może być przenoszony z zespołu napędowego na koła pojazdu w sposób mechaniczny, elektryczny, hydrauliczny lub inny.

Zalety nowego układu są następujące:

- Silnik nie powoduje drgań i wibracji podwozia i nadwozia pojazdu właściwego.
- Hałas silnika jest praktycznie nie słyszalny przez kierowcę i pasażerów.
- Dostęp do silnika jest ułatwiony.

- Zapach spalin oraz materiałów pędnych nie dociera do pomieszczenia użytkowego.
- Pożar silnika nie zagraża bezpośrednio ładunkowi i obsłudze.
- Wymiana silnika polega na odłączeniu przyczepy ze starym i zaczepieniu przyczepy z nowym silnikiem. Zabieg ten wymaga użycia urządzeń specjalnych.

Układ ten nadaje się szczególnie do pojazdów dalekobieżnych oraz sypialnych ze względu na wymagany w tych okolicznościach komfort podróży.

Zastrzeżenia patentowe

1. Układ napędowy pojazdu mechanicznego dowolnego przeznaczenia oraz o dowolnym systemie przekazywania napędu ze źródła napędu na elementy jezdne pojazdu **znamienny tym**, że zespół napędowy lub sam silnik umieszczony jest poza pojazdem właściwym na pchanej lub ciągniętej przez ten pojazd przyczepie.
2. Układ napędowy pojazdu mechanicznego według zastrz. 1, **znamienny tym**, że zespół napędowy umieszczony jest na ramie lub wysięgniku, amortyzowanym względem pojazdu mechanicznego, przy czym znajduje się on poza pojazdem właściwym.

