

Warszawa, 20 marca 1937 r.

URZĄD PATENTOWY



B 62k 27/02

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

B 62k 27/02

Nr 24454.

Kl. 63 h, 12/20.

A/S Gyro, Skive Jernstøberi & Maskinfabrik
(Skive, Danja).

Przyczepka do rowerów.

Zgłoszono 12 lutego 1935 r.

Udzielono 26 stycznia 1937 r.

Pierwszeństwo: 13 lutego 1934 r. (Danja).

Wynalazek niniejszy dotyczy jednokolowej przyczepki do roweru, nadającej się do transportu wszelkiego rodzaju towarów.

Proponowano już stosowanie przyczepki, posiadających ramę, której tylny koniec podtrzymują dwa koła jezdne, umieszczone na jednej osi, podczas gdy przedni jej koniec, zaopatrzony w dyszel, jest przegubowo połączony z tylną częścią ramy roweru w miejscu, znajdującem się nad tylnem kołem. Wspomniany dyszel może się poruszać swobodnie podczas jazdy dookoła osi pionowej, dzięki czemu przyczepka porusza się swobodnie za rowerem również i na zakrętach dróg. Wspomniany dy-

szel jest tak ukształtowany i posiada takie wymiary, że w normalnych warunkach jazdy nie zaczepia on o tylne koło roweru.

Jednak przyczepki w ten sposób zbudowane poruszają się ciężko i dają się trudno kierować, szczególnie podczas wzmożonego ruchu ulicznego.

Przedmiotem niniejszego wynalazku jest przyczepka do rowerów szczególnie do przewożenia towarów, nie posiadająca wymienionych wyżej wad. Rama tej przyczepki, której koniec przedni opiera się na rowerze, jest zaopatrzona według wynalazku w jedno tylko koło jezdne.

Aby utrzymać równowagę roweru i po-

łączonej z nim przyczepki podczas jazdy w taki sam łatwy i prosty sposób, jak równowagę samego roweru bez przyczepki, rama tej ostatniej jest w ten sposób ukształtowana, że środek ciężkości jej, znajduje się według wynalazku na poziomie niższym, niż oś tylnego koła roweru.

Przyczepka według wynalazku różni się tem od znanych dotychczas przyczep, że posiada nisko położoną ramę oraz jedno tylko koło jezdne, podtrzymujące ją z tyłu, przyczem urządzenie, służące do łączenia górnego końca dyszla z rowerem jest tak ukształtowane, że przyczepka może się obracać względem roweru około osi poziomej a równocześnie około osi pionowej sprzęgła, zapomocą którego wspomniany dyszel jest połączony z rowerem, a więc w taki sposób, aby przyczepka mogła poruszać się swobodnie za rowerem na zakrętach dróg, a równocześnie umożliwione były pionowe wahania przyczepki, wywołane nierównością drogi.

Najlepiej jest, gdy średnica koła jeźdnego przyczepki jest mniejsza od średnicy tylnego koła roweru.

Ramę przyczepki może stanowić belka z rury stalowej, rozwidlonej na końcu tylnym, przyczem w tak utworzonych widełkach osadzone jest koło przyczepki. Przód ramy przyczepki jest wygięty wgórę w taki sposób, że stanowi on wspomniany wyżej dyszel. Rama przyczepki może być także inaczej ukształtowana, a to w zależności od jej przeznaczenia.

I tak np. można umieścić na ramie platformę dowolnego kształtu albo też przyczepkę wykonać w kształcie wózka dla dziecka.

Na załączonym rysunku schematycznie uwidoczniono tytułem przykładu przedmiot wynalazku. Rower 5 o dwóch kołach posiada ramę, zaopatrzoną w pionowy trzpień 1, który obejmuje tulejka 2. Tulejka ta posiada przedłużenie, skierowane ku tyłowi, a osadzone w poziomem łożysku 10, po-

wstałem z rozwidlenia przedniego końca dyszla 3, wygiętego nakształt szyi łabędziej. Dyszel ten stanowi część ramy 7, wygiętej ku dołowi i zaopatrzonej na końcu tylnym w widełki 6, za pośrednictwem których rama przyczepki jest osadzona na osi koła jeźdnego 4. Na ramie 7 umieszczone jest np. pudło 8, służące do przewożenia towarów lub innych przedmiotów. Rama 7 jest zbudowana w ten sposób, że jej środek ciężkości, razem ze spoczywającym na niej pudłem 8, znajduje się znacznie niżej trzpienia 1 względnie punktu, w którym rama jest zaczepiona o rower, a w przedstawionej na rysunku konstrukcji nawet poniżej osi 9 tylnego koła 11 roweru 5.

W konstrukcji, uwidocznionej na rysunku, trzpień 1 znajduje się po przedniej stronie poprzecznej płaszczyzny pionowej, przeprowadzonej przez oś 9, co ma tę zaletę, że pionowa siła, z jaką przyczepka naciska na rower, ma tendencję zwiększania przyczepności między kołem przednim a powierzchnią drogi, a to dlatego, że siła ta wytwarza moment obrotowy, działający dookoła osi 9. Moment ten przeciwdziała momentowi obrotowemu, działającemu dookoła tej samej osi, a wywołanemu przez siłę, ciągnącą trzpień 1 przyczepki, znajdującą się w ruchu. Dzięki temu urządzeniu sterowanie jest zupełnie bezpieczne i łatwo jest utrzymać równowagę roweru podczas jazdy.

Przyczepka a także części 1, 2 i 10, służące do połączenia jej z rowerem, mogą posiadać postać dowolną, a więc jeszcze inną, niż przedstawiona na rysunku. Zasadę stanowi jednak zawsze konstrukcja połączenia między rowerem a przyczepką, przyczem konstrukcja ta ma umożliwiać względny obrót tych dwóch części dookoła co najmniej dwóch osi, położonych względem siebie pod kątem prostym. Warunkiem istotnym jest również umieszczenie dyszla 3 w taki sposób, aby tylne koło ro-

weru mogło się swobodnie wahać, nie zaczepiając o dyszel wówczas, gdy podczas jazdy zmienia się kierunek.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Przyczepka do rowerów, znamieną tem, że zaopatrzona jest w ramę, zawieszoną tylnym końcem na jednym kole jezdnym tak, że jej środek ciężkości znajduje się poniżej osi (9) tylnego koła roweru, przyczem dyszel 3 jest połączony przegubowo z tylną częścią ramy roweru zapomoć urządzenia, które umożliwia wahanie się przyczepki zarówno w kierunku pionowym, jak i poziomym.

2. Przyczepka według zastrz. 1, znamieną tem, że urządzenie do sprzęgania przyczepki z rowerem składa się z tulejki (2), osadzonej na pionowym czopie (1), przymocowanym do tylnej części ramy roweru, podczas gdy przedłużenie tej tulejki (2), wykonane w postaci wałka poziomego, jest osadzone w łożysku (10), znajdującym się na przednim końcu dyszla (3) przyczepki.

A/S Gyro, Skive
Jernstøberi & Maskinfabrik.
Zastępca: Inż. W. Suchowiak,
rzecznik patentowy.

