

1 października 1927 r.

URZĄD PATENTOWY



B62c 1/06

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 6173.

Kl. 63 a 38.

Klemens Kulczycki
(Lwów, Polska).

Pojazd jednokołowy.

Zgłoszono 20 listopada 1925 r.
Udzielono 27 października 1926 r.

Przedmiotem wynalazku niniejszego jest pojazd jednokołowy, który może znaleźć zastosowanie nie tylko jako wóz osobowy lub ciężarowy, ale także jako taczka do przewożenia ciężarów. Cechą charakterystyczną nowego pojazdu jest umieszczenie w płaszczyźnie podłużnej symetrii jednego koła, którego oś jest mniej więcej ustalona pod środkiem ciężkości samego pojazdu oraz ciężaru użytecznego. Koło to obraca się według wynalazku niniejszego na osi umieszczonej w płaskiej ramie podwozia, na której znajdują się ściany wozu lub tacek o kształcie ściętej piramidy, przy czym górna część koła może być pokryta przykrywą wystającą do wnętrza pudła wozu lub taczki. Jeżeli pojazd ma być używany jako wózek osobowy, wówczas umieszcza się, według wy-

nalazku niniejszego, oś jednego koła w płaskiej lub piramidalnej ramie podwozia, na której są przymocowane sprężyny lub resory, dźwigające siedzenie. W jednym i w drugim wypadku tworzy podwójny dyszel przedłużenie bocznych belek podwozia.

Podwozie pojazdu jednokołowego musi być bardzo silnie zbudowane, by wytrzymało momenty zginające i skręcające, jakie powstają podczas jazdy wskutek przeważania ciężaru użytecznego w jedną lub w drugą stronę. Podwójny zaś dyszel musi być zapomocą specjalnej uprząży tak połączony z chomątem, względnie z pasem obejmującym tułów zwierzęcia pociągowego, by wywrócenie wózka było niemożliwym.

Pojazd jednokołowy, zbudowany we-

dług wynalazku niniejszego, posiada tę zaletę, iż może służyć do transportu, względnie do jazdy na bardzo wąskich, skośnych i niedostępnych drogach. Może więc oddać znakomite usługi w górach, na skarpach, przy jeździe po kładkach, po wąskich ścieżkach, pomiędzy pniami i drzewami w lasach i podobnych drogach. W pierwszym rzędzie znajdzie on zastosowanie do celów wojskowych, a mianowicie do przewożenia oficerów, żołnierzy, a także i takich ciężarów, jak np. kulomioty. Może on również służyć rolnikom, rządcom, kontrolerom, leśnikom do odbywania podróży na drogach niedostępnych dla wozów dwu lub czterokołowych. W końcu znajdzie on zastosowanie w dziedzinie sportu.

Na załączonym rysunku przedstawiono przedmiot wynalazku niniejszego w dwóch postaciach wykonania, tworzących przykłady możliwych urzeczywistnień.

Fig. 1 przedstawia widok z boku,

fig. 2 — widok z góry na wózek ciężarowy, mogący znaleźć zastosowanie jako taczka,

fig. 3 przedstawia widok z boku na wózek osobowy wraz z uprzężą,

fig. 4 — widok z góry na wózek przedstawiony na fig. 3.

Pojazd jednokołowy przedstawiony na fig. 1 i 2 może służyć jako wóz ciężarowy lub jako taczka do przewożenia ciężarów. Wózek taki składa się z podwozia, zbudowanego z dwóch podłużnych belek 3 i 3', połączonych silnymi poprzecznymi belkami. Na osi 2, umieszczonej w podwoziu, obraca się swobodnie koło 1. Górna część tego koła jest przykryta pokrywą 6. Dno wozu, względnie taczki, tworzą deski 4, a boki są utworzone zapomocą skośnych desek 5. W ten sposób powstaje pudło wozu, względnie taczki, o kształcie ściętej piramidy. Końce równoległych podłużnych belek 3 i 3' mogą być zaopatrzone w trzmadła dla pchającego taczkę, lub też mo-

gą tworzyć podwójny dyszel, obejmujący z jednej i z drugiej strony zwierzę pociągowe. Taczka zbudowana według fig. 1 i 2 odznacza się nader małym oporem podczas jazdy. Wynika to z tego, iż oś koła jest umieszczona mniej więcej pod środkiem ciężkości ciężaru użytecznego, wskutek czego pchający taczkę nie wywiera żadnej siły pionowej, co np. ma miejsce przy pchaniu zwykłych taczek z kołem umieszczonem poza pudłem. Przy użyciu wózka według fig. 1 i 2 z zaprzęgiem, do przewożenia ciężarów (np. do przewożenia kulomiotów) należy ciężar tak rozłożyć symetrycznie po obu stronach pokrywy 6, by wózek nie miał tendencji do wywracania się wskutek nierównomiernego rozłożenia ciężaru.

Wózek osobowy z zaprzęgiem (patrz fig. 3 i 4) składa się z silnego podwozia, złożonego z podłużnych belek 16, 16', oraz do środka skierowanych skośnych beleczek 9, które tworzą razem podwozie o kształcie piramidy. Cięgna 13 wzmacniają tę piramidę, przeciwdziałając jej rozwarciu się. Oś 7 koła 8 jest umieszczona stale pomiędzy belkami 9 i 10, a koło 8 obraca się na niej swobodnie. Na podwoziu umieszczono po jednej i po drugiej stronie resory płaskie 14, 14', na których przytwierdzono poprzeczną belkę, dźwigającą siedzenie 15. Ramiona dyszla 16 i 16' są zapomocą usztywniających prętów silnie połączone z poprzecznymi belkami 12' względnie 12.

Ażeby uniknąć wywracania się wózka należy zastosować uprzęż poniżej opisaną.

Zwierzę pociągowe dźwiga chomąto 17 oraz pas 21 obejmujący jego tułów. Końce ramion dyszlowych 16 i 16' są zaokrąglone i wchodzą do tulei 18, przytwierdzonych przegubowo po jednej i po drugiej stronie chomąta. Ramiona dyszlowe 16 i 16' są zaopatrzone w pałaki 22, o które zaczepiają rzemienie 19 i 20, przytwierdzone po jednej i po drugiej stronie pasa 21.

Rzemienie 20 są przyszyte powyżej dyszla i łączą zapomocą sprzączek pałak 22, względnie dyszel, z górną częścią pasa 21. Rzemienie zaś 19, przytwierdzone do pasa w dolnej jego części, łączą silnie dół pasa z dyszlem. W ten sposób jest położenie dyszla względem zwierzęcia pociągowego dwukrotnie w taki sposób ustalone, iż wywrócenie się wózka jest niemożliwem. Siłę ciągnącą przenosi się z chomąta na wózek, albo zapomocą orczyków, lub też zapomocą haków 23, przymocowanych do podwozia, o które zaczepiają końce rzemieni pociągowych.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Pojazd jednokołowy, znamieny tem, że posiada w podłużnej płaszczyźnie symetrii jedno koło, którego oś jest umieszczona mniej więcej pod środkiem ciężkości pojazdu i ciężaru użytecznego, przy czem pojazd podczas jazdy wspiera się jedynie na kole.

2. Pojazd według zastrz. 1, w zasto-

sowaniu jako wózek ciężarowy lub taczka, znamieny tem, że górna część koła jest przykryta pokrywą wystającą do wnętrza pudła o kształcie piramidy, a podwójny dyszel tworzy przedłużenie belek podwozia.

3. Pojazd według zastrz. 1, w zastosowaniu jako wózek osobowy, znamieny tem, że koło obraca się na osi, umieszczonej w płaskiej lub piramidalnej ramie podwozia, na której umieszczone są sprężyny lub resory dźwigające siedzenie, a dyszel podwójny tworzy przedłużenie bocznych belek podwozia.

4. Pojazd według zastrz. 1, 2, znamieny tem, że końce dyszli ujęte są tulejami, przytwierdzonemi do obu stron chomąta, przy czem zastosowano jednoczesne przymocowywanie dyszla zapomocą pałaków i rzemieni do pasa, obejmującego tułów zwierzęcia pociągowego.

K l e m e n s K u l c z y c k i.

Zastępca: W. Suchowiak,
rzecznik patentowy.

Fig. 1.

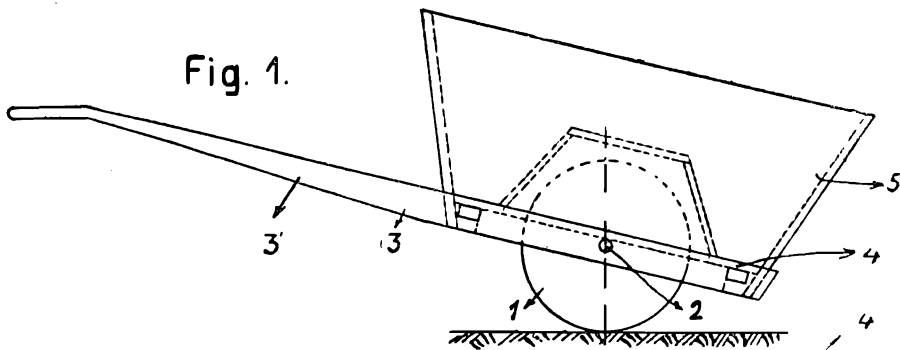


Fig. 2.

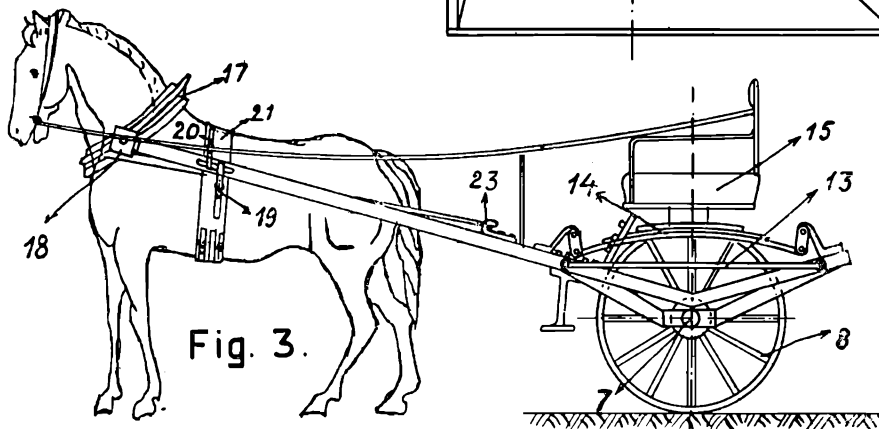
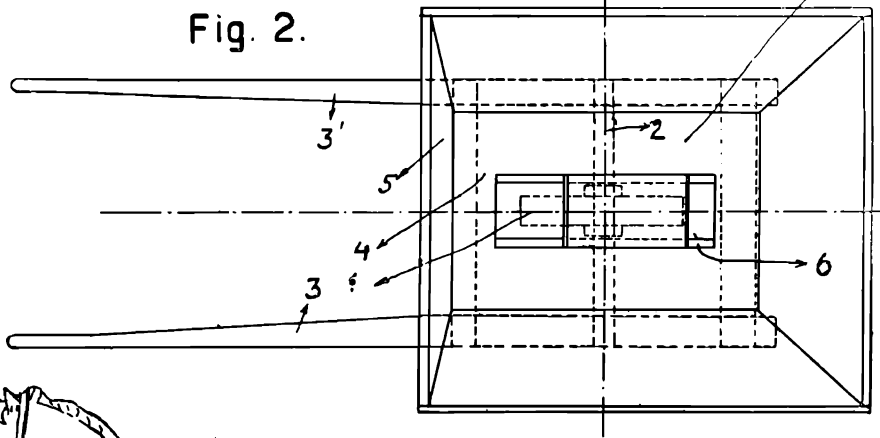


Fig. 3.

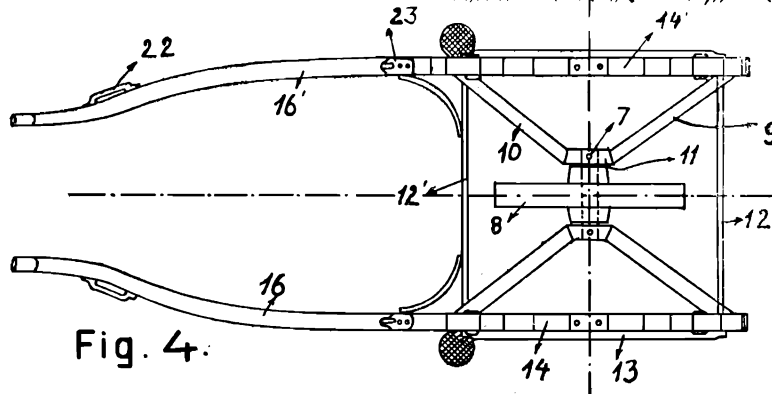


Fig. 4.