



ÚŘAD PRO VYNÁLEZY
A OBJEVY

POPIS VYNÁLEZU

K AUTORSKÉMU OSVĚDČENÍ

197 455

(11) (B1)

(61)

(23) Výstavní priorita
(22) Přihlášeno 19 03 76
(21) PV 1777-76

(51) Int. Cl.¹ B 60 P 3/32

(40) Zveřejněno 31 08 79

(45) Vydáno 01 5 82

(75)

Autor vynálezu ČEVELA MOJMÍR ing.arch., BRNO
ZEMÁNEK JAROSLAV, BŘEZINA u TIŠNOVA

(54) Jízdní souprava, zejména pro individuální přepravu osob a jejich dočasné ubytování

1

Vynález se týká jízdní soupravy, zejména pro individuální přepravu osob a jejich dočasné ubytování.

Jsou známe jízdní soupravy, skládající se z dvoustopého vícenápravového motorového vozidla a dvoustopého jednonápravového nebo vícenápravového přípojného vozidla, řešeného jako přívěs nebo návěs. V prvním případě je přípojně vozidlo spojeno s motorovým vozidlem obvykle kloubovým spojovacím článkem, v druhém případě točnicí. V poslední době se souprav, skládajících se z motorového vozidla a přípojného vozidla, stále více používá k rekreačním účelům. Automobilismus zvýšil hybnost obyvatelstva a vedl k takovému rozvoji cestovního ruchu, že zajišťování noclehů ve stálých zařízeních se setkává s obtížemi. To vede k požadavku nezávislého zajištění nocování pro automobilisty, které je řešeno různými způsoby. Nejběžnější jsou obytné přívěsy většinou jednonápravové, které však podstatně zhoršují jízdní vlastnosti a činí velké potíže při couvání. Další jejich nevýhodou je skutečnost, že poměrná volnost připojení k motorovému vozidlu nedovoluje využít jejich prostoru pro přepravu osob a využít jich k odpočinku části přepravovaných osob při dlouhých cestách.

Tyto nevýhody odstraňuje jízdní souprava podle vynálezu, skládající se z dvoustopého vícenápravového motorového vozidla a dvoustopého jednonápravového přípojného vozidla, u níž přípojně vozidlo je připojeno k motorovému vozidlu ve dvou místech zadní části jeho podvozku stejně vzdálených od podélné osy motorového vozidla výkyvně kolem jediné osy,

197 455

rovnoběžné s osami náprav motorového vozidla a přípojného vozidla. Kola přípojného vozidla jsou k němu s výhodou připevněna natáčivě kolem os, kolmých k osám těchto kol a současně kolmých k podélné ose přípojného vozidla. Při tom jsou kola přípojného vozidla kinematicky svázána s řidicími koly motorového vozidla pro vyvozování synchronizovaného natáčivého pohybu v opačném smyslu, než je smysl natáčení řidících kol.

Uspořádání jízdní soupravy podle vynálezu umožňuje vytvořit poměrně kompaktní celek, který lze označit jako souvės, mající ve srovnání se známými typy jízdních souprav příznivé funkční vlastnosti. K nim patří zejména snadné ovládání soupravy při couvání malý rádius zatáčení a možnost přepravy osob v přípojném vozidle. Tato poslední okolnost může příznivě ovlivnit dosavadní praxi, která se ustálila při individuální dopravě osob a která je charakterizována používáním osobních automobilů čtyř- nebo pětimístných. Při tom pouze největší typy poskytují skutečný jízdní komfort plnému počtu osádky. I když osobní automobily bývají obsazeny převážně pouze řidičem, nebo ještě jedním spolujezdcem, zůstávají dvoumístné osobní automobily omezeny na velmi úzký okruh luxusních sportovních automobilů. Většina vlastníků pouze jednoho automobilu se nemůže vzdát možnosti přepravy většího počtu osob, i když k ní dochází poměrně zřídka. Možnost zvětšení nebo zmenšení přepravní kapacity podle potřeby zvýší bezpochyby ekonomicky výhodným způsobem zájem o dvousedadlové automobily na úkor vozidel s větším počtem míst.

Na připojeném výkresu je znázorněn příklad jízdní soupravy podle vynálezu, kde značí obr.1 čelní pohled na jízdní soupravu a obr.2 pohled na jízdní soupravu v řezu II vyznačeném na obr.1.

Jízdní souprava ve znázorněném příkladu se skládá z osobního motorového vozidla 1 a přípojného vozidla 2, obsahujícího víceúčelový skříňový prostor, vybavený podle potřeby variabilním vnitřním zařízením. To umožňuje přepravu několika sedících osob, přepravu ležících osob, přepravu cestovních potřeb a nákladů a dočasné ubytování osob na místě. Spojení motorového vozidla 1 a přípojného vozidla 2 je provedeno pevně, avšak rozpojitelně dvěma čepy 9, uloženými na zadní části podvozku 10 motorového vozidla 1. Přípojně vozidlo 2 je takto uchyceno k motorovému vozidlu 1 ve dvou místech stejně vzdálených od podélné osy 18 motorového vozidla 1 výkyvně kolem jediné osy 20, rovnoběžné s osami 11,12,13 náprav 3,4,5 kol 6,7 motorového vozidla 1 i kol 8 přípojného vozidla 2. Uvedené uspořádání umožňuje vyrovnávání nerovností vozovky, které by nemohlo zachytit párování kol 6,7,8 obou vozidel 1,2. Kola 8 přípojného vozidla 2 jsou k němu připevněna natáčivě kolem os 21 kolmých k jejich osám otáčení a k podélné ose 19 přípojného vozidla 2, přičemž jsou kinematicky, kupříkladu mechanicky a/nebo hydraulicky, svázána s řidicími koly 6 motorového vozidla 1, a to tak, že při natáčení řidících kol 6 se natáčejí v opačném smyslu. V případě potřeby může být řízení kol 6,8 doplněno posilovačem.

Při současném natáčení řidících kol 6 motorového vozidla 1 a kol 8 přípojného vozidla 2 se osy 16,17 těchto kol 6,8 protínají přibližně v ose 12 zadní nápravy 4 motorového vozidla 1, což umožňuje dosáhnout poměrně malý vnější rádius zatáčení 14 a vnitřní rádius zatáčení 15 jízdní soupravy. Podélné osy 18,19 obou vozidel 1,2 zůstávají při tom stále

v jedné společné vertikální rovině.

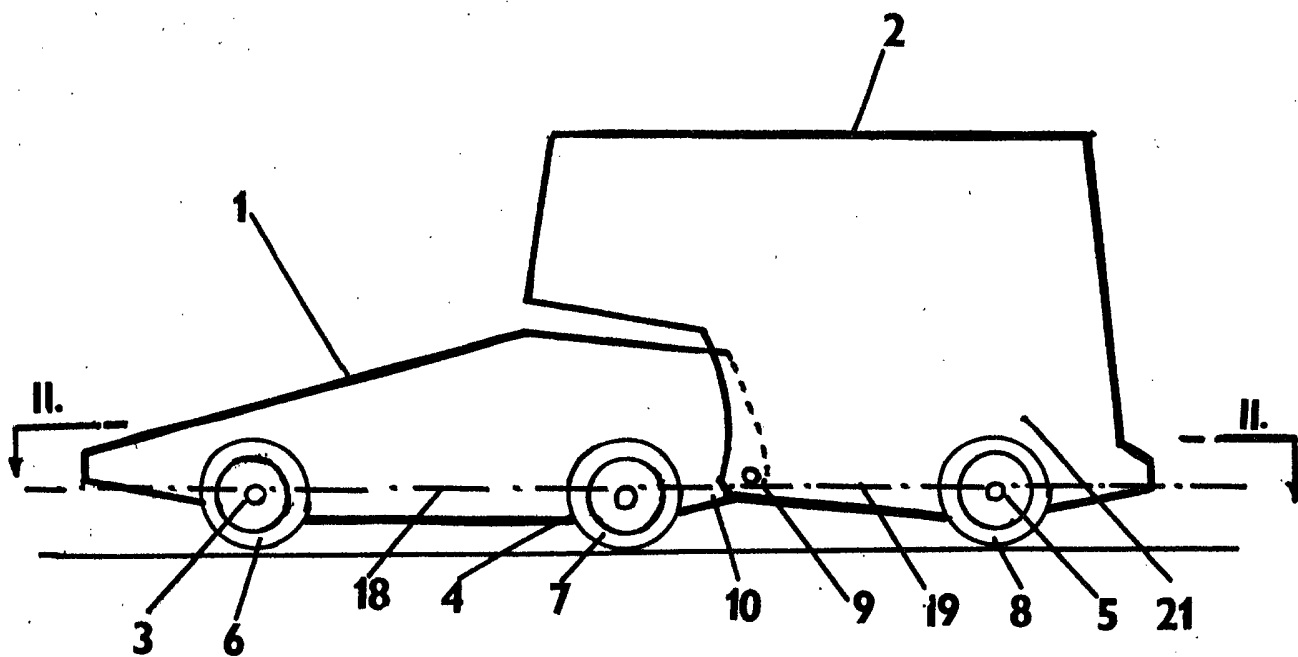
Spojení motorového vozidla 1 a přípojného vozidla 2 čepy 9 je provedeno jako rychle rozpojitelné stejně jako kinematické propojení sloužící pro synchronizované natáčení řidících kol 6 a kol 8 přípojného vozidla 2. To umožňuje po dosažení místa pobytu odpojit motorové vozidlo 1 od přípojného vozidla 2, které se pak podepře například na výsuvných nohách, používaných běžně u jednonápravových přívěsů. Tím je možno samostatně využívat motorové vozidlo 1 k jízdám v místě pobytu a přípojného vozidla 2 jako fixního obydlí.

Vynález je využitelný nejen u jízdních souprav, určených k individuální přepravě osob a k jejich dočasnému ubytování, ale také u jízdních souprav určených k jiným účelům, ku příkladu u souprav pro hromadnou dopravu osob nebo nákladních souprav, pokud by u nich byl kladen zvláštní důraz na možnost zatáčení při malém poloměru nebo na možnost snadného couvání.

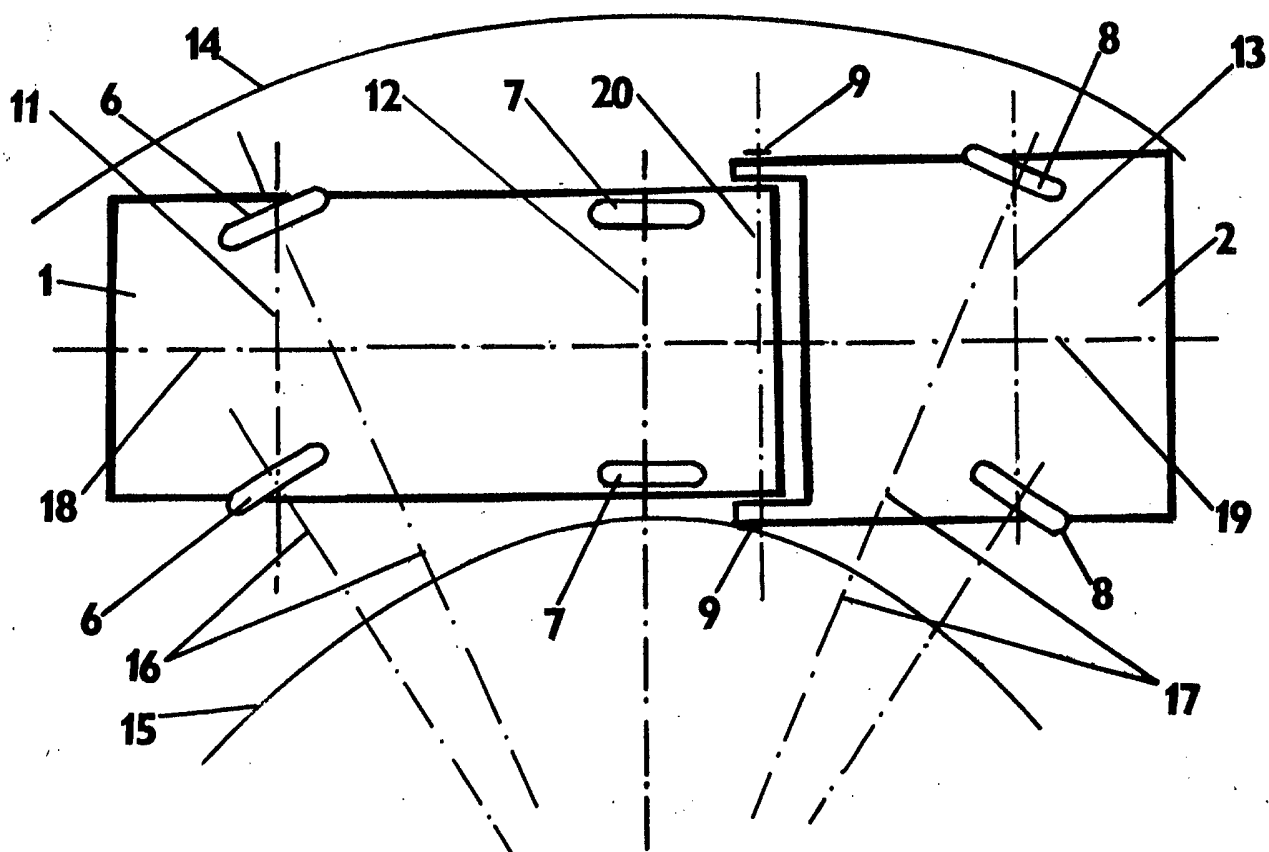
P Ř E D M Ě T V Y N Á L E Z U

1. Jízdní souprava, zejména pro individuální přepravu osob a jejich dočasné ubytování, skládající se z dvoustopého vícenápravového motorového vozidla a dvoustopého jednonápravového přípojného vozidla, vyznačená tím, že přípojně vozidlo (2) je připojeno k motorovému vozidlu (1) ve dvou místech zadní části jeho podvozku (10), stejně vzdálených od podélné osy (18) motorového vozidla (1) výkyvně kolem jediné osy (20), rovnoběžné s osami (11,12,13) náprav (3,4,5) kol (6,7) motorového vozidla (1) a kol (8) přípojného vozidla (2).
2. Jízdní souprava podle bodu 1, vyznačená tím, že kola (8) přípojného vozidla (2) jsou k němu připevněna natáčivě kolem os (21), kolmých k osám (17) otáčení těchto kol (8) a k podélné ose (19) přípojného vozidla (2) a jsou kinematicky svázána s řidícími koly (6) motorového vozidla (1) pro vyvozování synchronizovaného natáčivého pohybu o opačném smyslu, než je smysl natáčení řidících kol (6).

2 výkresy



Obr. 1



Obr. 2