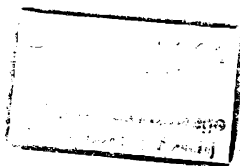


Warszawa, dnia 15-kwietnia 1954 r.



B 62 d 13/00



POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 35831

Kl. 63 c, 3/08

Główny Instytut Mechaniki

(Warszawa, Polska)

Urządzenie do samoczynnego kierowania z dodatkowym kierowaniem ręcznym wieloosiowej przyczepy samochodowej do przewozu dłuży

Udzielono patentu z mocą od dnia 1 czerwca 1950 r.

Wynalazek odnosi się do samoczynnego kierowania z dodatkowym kierowaniem ręcznym przyczepy samochodowej do przewozu dłuży.

W znanej wieloosiowej przyczepie do przewozu dłuży, kierowanej przez ładunek, w celu dodatkowego kierowania ręcznego jest przesuwany drążek, łączący obrotnicę z osią kierowaną co umożliwia umieszczenie dźwigni w osi obrotnicy.

Dźwignia ta jest napędzana za pomocą przesuwanego urządzenia, na przykład śrubowego. Obracając się dookoła punktu zamocowania, dźwignia powoduje przesuwanie się złączonego z nią drążka kierowniczego. Przesunięcie można uzyskać również przez to, że długość łączącego drążka kierowniczego jest zmienna przez umieszczenie w dźwigni pomiędzy dwoma jej ramionami samohamownego urządzenia przesuwanego.

Dalszym rozwiązaniem jest dźwignia dwuramienna, wystająca po obu stronach przyczepy, przy czym do każdego jej końca przymocowany jest drążek kierowniczy.

Punkt obrotu dźwigni jest przesuwany między zewnętrznymi końcami za pomocą samohamującego urządzenia przesuwającego.

Istotną cechą wynalazku jest umieszczenie jednej jednoramiennej dźwigni pomiędzy obrotnicą a osią kierującą. Do dźwigni tej, o zmiennej długości ramienia, przymocowano dwa drążki kierownicze.

Dźwignia ta, obracając się dookoła swego punktu ułożyskowania, powoduje przesunięcie przedniego drążka kierowniczego i następuje wychylenie osi.

Na rysunku przedstawiono przykład wykonania wynalazku, przy czym fig. 1 przedstawia położenie normalne urządzenia przy jeździe po prostej, fig. 2 zaś — schematycznie zmiany położenia drążka kierowniczego przy dodatkowym ręcznym kierowaniu.

Przez pokręcanie ręcznym kółkiem 11 za pomocą wałka 10 i śruby pociągowej 2 nakrętka 3 jest przesuwana wzdłużnie. Powoduje ona przesunięcie dźwigni 6, a co za tym idzie przesunię-

cia względem siebie drążków 11 i 7, spowodowane przesunięciem ich punktów zamocowania 4 i 5 na dźwigni.

Ponieważ obrotnica 9 jest unieruchomiona przez ładunek, wózek skrętny 14 wraz z osią kierowaną 15 zmienia kierunek.

Drażek kierowniczy 7 jest osadzony obrotowo w punkcie 8 na dźwigni obrotnicy 9. Drażek kierowniczy 1 przymocowany jest obrotowo w punkcie 17 do osi przedniej 15. Śruba pociągowa uzyskiwana jest w ramie 13.

Przy ruchu sworznia 12 dźwigni 6 naprzód drażek kierowniczy 7 znajdzie się w położeniu 7₁, dźwignia wahadłowa 6 w położeniu 6₁, drażek kierowniczy 1 w położeniu 1₁, ramię kierownicze 16 w położeniu 16₁ (razem z przednią osią), przy czym przyczepa jest kierowana na prawo.

Przy ruchu sworznia 12 dźwigni 6 w przeciwnym kierunku drażek kierowniczy 7 znajdzie się

w położeniu 7₂, dźwignia 6 w położeniu 6₂, drażek kierowniczy 1 w położeniu 1₂ i ramię kierownicze 16 w położeniu 16₂, przy czym przyczepa jest kierowana w lewo.

Zastrzeżenie patentowe

Urządzenie do samoczynnego kierowania z dodatkowym kierowaniem ręcznym wieloosiowej przyczepy samochodowej do przewozu długich, znanie tym, że pomiędzy obrotnicą, na której spoczywa ładunek, i osią kierowaną umieszczone są drażki kierownicze, przymocowane obrotowo do jednoramiennej dźwigni (6) w różnych odległościach od sworznia (12) tej dźwigni (6), przy czym w celu kierowania sworzni (12) jest osadzony w znany sposób przesuwnie w kierunku wzdłużnym.

Główny Instytut Mechaniki

Fig. 1

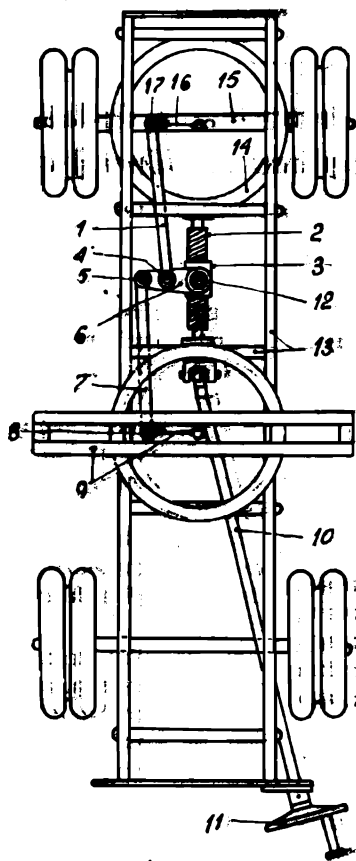


Fig. 2

