

POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA



URZĄD
PATENTOWY
PRL

OPIS PATENTOWY

48148

Patent dodatkowy
do patentu _____

Zgłoszono: 22. VIII. 1961 (P 97 200)

Pierwszeństwo: _____

Opublikowano: 28. IV. 1965



Kl. 63 h 12/20

MKP B 62 k 24/12

UKD

Twórca wynalazku:
i
właściciel patentu: Zbigniew Raźniewski, Gliwice (Polska)

Zapobiegające oscylacjom połączenie przyczepy jednokołowej tylnej z pojazdem jednośladowym

1

Wynalazek dotyczy połączenia przyczepy jednokołowej tylnej z ciągnącym pojazdem jednośladowym, pozwalającego na skuteczne wyeliminowanie skłonności do samowzbudzenia się w czasie jazdy oscylacji układu pojazd jednośladowy — przyczepa jednokołowa tylna. W istniejących już rozwiązaniach amatorskich, fabrycznych (Jawa i Sachsenwerk), czy też patentach duńskich, dotyczących przyczepy rowerowej albo austriackich, dotyczących przyczepy motocyklowej, główna oś przyłącza umieszczona jest poza tylnym zasadniczym obrysem pojazdu poniżej tylnej krawędzi siodła; przy takim rozwiązaniu przy większych obciążeniach przyczepy występuje pewna mniejsza lub większa — zależnie od rozwiązania — skłonność do powstawania oscylacji, utrudniających lub uniemożliwiających prowadzenie. Rozwiązania te więc zasadniczo ograniczają obciążania, nie pozwalając wykorzystać ani przeciętnego uciagu pojazdu, który (np. motocykl), obciążenia nawet 200 kg ponad normę prawie nie odczuwa ani przeciętnej wytrzymałości obciążeniowej przyczepy. Konstrukcje te idą po linii tzw. „prostego” rozwiązania a ich mniejsza albo większa skłonność do wspomnianych oscylacji jest w większym stopniu pochodną konstrukcji pojazdu ciągnącego niż świadomym tych zagadnień konstruowania przyczepy i przyłącza. Poparta próbami modelowymi analiza powstawania tych samowzbudzających się w warunkach jazdy oscylacji wykazała, że skłonność do nich układu jest funkcją następujących parametrów: aktualnej ela-

2

styczności układu, sposobu i miejsca połączenia członów, obciążenia przyczepy i szybkości jazdy.

Wszystkie te, praktycznie nie dające się zmniejszać 5
poniżej pewnych granic parametry należy przy projektowaniu uważać za stałe lub założone (ewentualnie narzucone), jedynie miejsce połączenia możemy dobrać w pewnych granicach dowolnie. W praktyce i tu zadanie jest bardzo utrudnione skutkiem 10
braku miejsca w motocyklu i ze względu na swobodę dla nóg jadących osób. Istotą pomysłu jest niedopuszczenie do przenoszenia wywołanych dynamiką jazdy impulsów wywołujących oscylację na drugi człon układu (wytlumienie) przez odpowiednie przesunięcie do przodu głównej osi skrętu 15
układu, przy czym oczywiście ściśle dobranie wielkości przesunięcia jest zależne od narzuconych założeń. Na załączonych rysunkach fig. 1 przedstawia widok boczny układu pojazd ciągnący — przyczepa, 20
fig. 2 — widok z góry tego układu. Przyczepa 7, posiadająca jedno koło 8, połączona jest przyłączem 3 z pojazdem ciągnącym 5. Przyłącze to jest połączone z dwoma rozwartymi zestrzałami 4, tak ustawionymi, że umożliwiają swobodny skręt koła 6 pojazdu ciągnącego. Przyłącze 3 jest tak skonstruowane, 25
że pozwala na wzajemne ruchy układu pojazd ciągnący — przyczepa wokół osi pionowej 1 i poziomej 2.

30

Zastrzeżenie patentowe
Zapobiegające oscylacjom połączenie przyczepy jednokłowej tylnej z pojazdem jednośladowym za pomocą złącza pozwalającego na wzajemne wychylenia obydwu tych członów wokół osi pionowej (1)

i poziomej (2), znamienne tym, że oś pionowa (1) wzajemnego obrotu tych członów umieszczona jest pomiędzy zespołem kierującym pojazdu ciągnącego a pionową płaszczyzną poprowadzoną przez oś tylnego koła tego pojazdu.

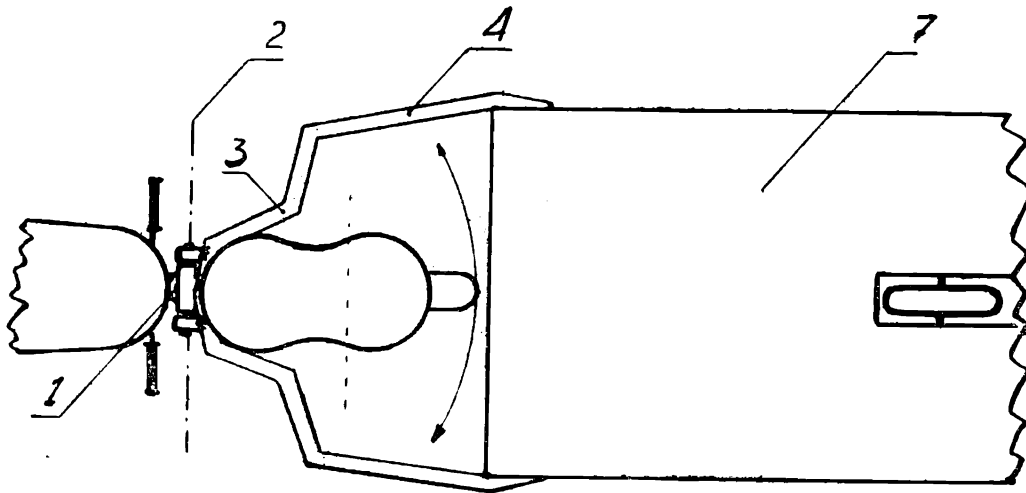


Fig. 2

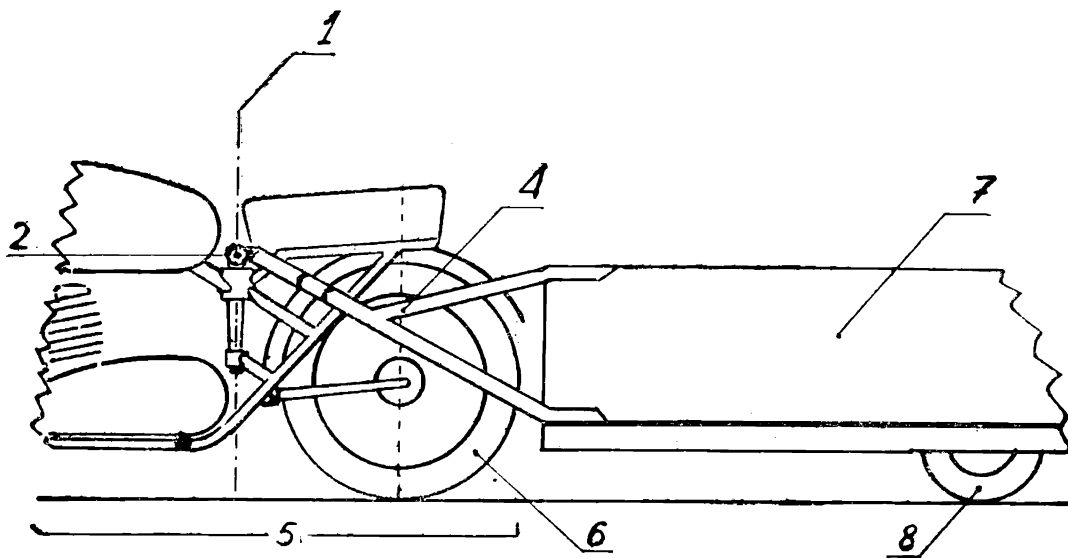


Fig. 1.