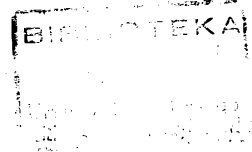


B 62 m 27 / 02



POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ OPIS PATENTOWY

Nr 40524

Kl. 63 k, 22

Piotr Kącik

Krzeszowice, Polska

Józef Jaskólski

Krzeszowice, Polska

Osobowy pojazd motorowy do jazdy po śniegu

Patent dodatkowy do patentu nr 38739

Patent trwa od dnia 12 listopada 1956 r.

Wynalazek dotyczy dogodnego środka lokomocji na płozach po śniegu w trudnych warunkach terenowych, drogowych i polnych bezdrożach według patentu nr 38739.

Pojazd porusza się na zasadzie systemu korbowo-dźwigniowego, napędzanego silnikiem rowerowym lub motocyklowym w zależności od wielkości pojazdu. Może on posuwać się zarówno po lodzie, jak i po każdym śniegu w terenie płaskim, jak i górzystym, z dość dużą szybkością. Zależnie od swej długości służyć on może jako środek lokomocji dla dwu do czterech osób. Posiada on pewne znaczenie strategiczne i sportowe, a w wyprawach polarnych może służyć jako cenny pomocniczy środek transportowy.

Pojazd posiada znaczną wyższość w stosunku do saní, napędzanych, np. śmigłem, wymaga bowiem znacznie mniejszego wkładu energii dla wykonania tej samej pracy, dając ponadto

całkowite zabezpieczenie stabilizacji w każdym terenie.

Pojazd według patentu posiada dwie przednie i dwie tylne płozy stalowe, duralowe lub drewniane, zaopatrzone w resory nośne oraz jedną parę drążków odpychająco-kroczących, wykonanych z rur stalowych lub duralowych. Ruch ślizgowy pojazdu powstaje przez obroty korb korbowodu przesuwającego drążki pociągające, które z kolei powodują ruch kroczący i odpychający drążków odpychających. Korby wywołują zmienny ruch prawego i lewego systemu dźwigniowego drążków, co daje ciągłość ruchu pojazdu do przodu.

Hamowanie biegu pojazdu odbywa się przy pomocy dwu hamulców nożnych, umocowanych do płoż przednich, oraz dwu hamulców dźwigniowych ręcznych, umocowanych z boków podwozia.

Oprócz normalnej zmiany biegu silnika pe-

jazd posiada możliwość zmiany biegu w czasie jazdy przez zmianę stosunku długości ramion dźwigni dwuramiennych za pomocą przekładni zębatej.

Przedmiot wynalazku jest uwidoczniiony na rysunku schematycznie. Fig. 1 przedstawia widok boczny pojazdu i fig. 2 rzut poziomy. Do dwóch przednich płóz stalowych Ł, obracanych za pomocą kierownicy A oraz do tylnych płóz L umocowana jest odpowiednio rama pojazdu, zaopatrzona w siedzenie B. Na ramie umocowana jest przekładnia zębata C, składająca się z kółek zębatych, osadzonych na jednym wałku, pokręcanym ręczną korbą. Każde kółko zębate przypada przed jedną z dźwigni D, do wierzchołka której umocowany jest zawiasowo drążek odpychająco-kroczący O z osadzoną na końcu zawiasowo dwuczęściową stopą G, ustawiającą się prostopadle do niego przy odpychaniu się od śniegu, a zwisającą luźno przy podciąganiu drążka do przodu. Na dźwigniach D na pewnej długości przymocowana jest zębatka, współpracująca z kółkiem zębatym, przy czym punkt obrotu dźwigni D przypada na tych zębatkach tak, iż przy obrocie ręcznej korby można te dźwignie nieco podnosić lub opuszczać w stosunku do punktu obrotu, co powoduje większe lub mniejsze odchylenie się dźwigni a zatem i możliwość zmiany biegu podczas jazdy.

Dolne końce dźwigni D połączone są z drążkami pociągającymi P, poruszanymi przez korby wału korbowego K, obracanego przez silnik spalinowy S. Hamowanie biegu odbywa się za pomocą dwóch hamulców H, umocowanych do płóz przednich Ł i dwóch hamulców H' przy bokach podwozia.

Zastrzeżenie patentowe

Osobowy pojazd motorowy, do jazdy po śniegu, posiadający jedną parę przednich płóz sterujących i jedną parę tylnych płóz nośnych oraz parę drążków odpychająco-kroczących, zaopatrzonych na końcach w stopy, a drugimi końcami połączonych z dźwigniami dwuramiennymi, wychylanymi podczas jazdy w punktach, osadzonych na ramie pojazdu, krótsze ramiona których umocowane są zawiasowo do drążków pociągowych według patentu nr 38739, znamienny tym, że końce tych drążków pociągowych (P) napędzane są przez korby znanego wału korbowego (K), wprowadzając w ruch wahliwy dźwignie dwuramienne (D), zaopatrzone na pewnej długości w uzębienie, współpracujące z kółkami zębatymi, osadzonymi na jednym wałku z ręczną korbą do regulowania przy jej pokręcaniu szybkości biegu podczas jazdy.

Piotr Kącik
Józef Jaskólski

