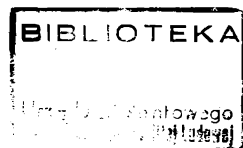


B62m27/102



## POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ OPIS PATENTOWY

Nr 40523

Kl. 63 k, 22

**Piotr Kącik**

Krzeszowice, Polska

**Józef Jaskólski**

Krzeszowice, Polska

### **Sanki motorowe**

Patent dodatkowy do patentu nr 38739

Patent trwa od dnia 12 listopada 1956 r.

Przedmiotem wynalazku są sanki motorowe, do uruchomienia których służą dwie pary dwuramiennych dźwigni wahliwych, połączonych u góry przegubowo z drążkami odpychająco-kroczącymi, zaopatrzonymi w stopy, opierające się o śnieg, a u dołu z drążkami pociągowymi według patentu 38739. Sanki stanowią dogodny środek transportowy, posiadają na okres zimowy płozy, a napędzane są silnikiem spalinowym, na skutek czego mogą poruszać się zarówno po lodzie, jak i po ubitym śniegu, względnie zlodowaciałym i głębokim, po terenie górzystym i płaskim.

Sanki według wynalazku posiadają pewne znaczenie strategiczne, nadając się do celów wojskowych, np. do celów transportu w trudnym terenie; posiadają one wyższość w stosunku do pojazdów, poruszanych, np. śmigłem, ponieważ wymagają znacznie mniejszego wkładu energii dla wykonania tej samej pracy, zwłaszcza w terenie gó-

rzystym. Sanki posiadają dwie przednie i dwie tylne płozy oraz dwie pary drążków odpychających, z których jedna tylna para kroczy po śladzie płóz, a druga para po bokach pojazdu.

Silnik spalinowy, umieszczony na płozach, przekazuje swój ruch obrotowy na wał, umocowany w poprzek pojazdu i zaopatrzony w korby, które z kolei powodują napęd drążków.

Sanie według wynalazku uwidocznione są schematycznie na rysunkach, na których fig. 1 przedstawia widok boczny sanek, fig. 2 — widok boczny uresorowania płóz przednich i tylnych oraz odmianę san w przypadku zamiany pojazdu do ruchu kołowego, fig. 3 — widok san z góry, fig. 4 — przekrój płóz przednich i tylnych a fig. 5 — tylny widok hamulców wraz z urządzeniem do ich opuszczania względnie podnoszenia. Sanki (fig. 1) opierają się o ramę B podwozia. Do tej ramy umocowane są odpowiednio para

przednich płóz Ł, odchylana przez kierownicę A, oraz para tylnych płóz nośnych L. Na ramie B osadzone są przechylnie w punktach m i m' dźwignie dwuramienne D i D', znajdujące się na zewnątrz obudowy ramy B. Do wierzchnich końców dźwigni dwuramiennych umocowane są zawiasowo drążki odpychająco-kroczące O i O' z ostrymi końcami, zadaniem których jest opierać się o zlodowaciały grunt i zaspy śnieżne znajdującymi się na końcach ich stopami G. Stopy te składają się z dwu odrębnych części blaszanych, przymocowanych zawiasowo do drążków i ustawiających się prostopadle do nich przy odpychaniu się od śniegu, a zwisające luźno przy podciąganiu drążków do przodu.

Na końcach dwuramiennych dźwigni D i D' są zaczepione zawiasowo drążki pociągowe P i P', zbiegające się do korb znanego do tych celów korbowodu K, przenoszącego ruch w jednej połowie obrótu na jedną parę pracującą drążków odpychająco-kroczących O a w następnej połowie obrotów — na drugą pracującą parę tych drążków O' od silnika spalinowego S, przez co powstaje ruch posuwisty pojazdu po śniegu, przy czym C — stanowi przekładnię zębatą do zmiany biegu, której oś obrótu może być również ustawiona pod siedzeniem sanek, a zespoły drążków P, D, O znajdują się wówczas z boków pojazdu. (fig. 3).

W przypadku konieczności jazdy po ziemi bez śniegu stosuje się odmianę sanek, zawierającą po obydwóch stronach ramy umocowane na niej na resorach R układy kół biegowych, napędzane od silnika S. Na fig. 5 jest uwidoczniony tylny widok hamulców H. Hamulce są zbudowane na podstawie, która pośrodku posiada pionową zę-

batkę, zazębiającą się z kółkiem zębatym. Odpowiednie przekręcenie kółka powoduje opuszczenie się hamulców w śnieg i hamowanie pojazdu lub też wyłączenie hamulców.

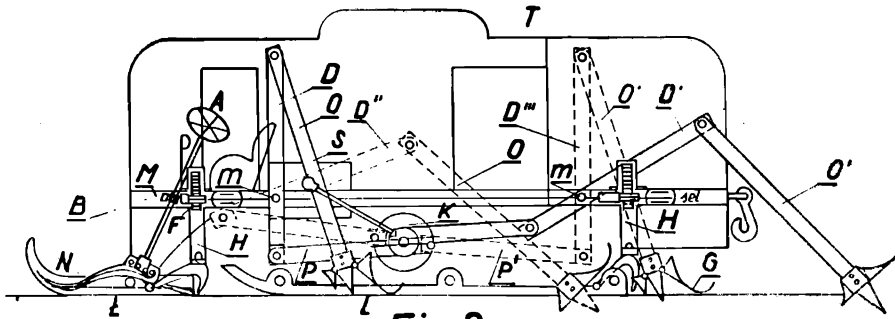
#### Zastrzeżenia patentowe

1. Sanki motorowe o jednej parze przednich płóz sterujących i jednej parze tylnych płóz nośnych oraz dwu parach 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 do drążków pociągowych według patentu nr 38739, znamienne tym, że końce tych drążków pociągowych (P) napędzane są przez korby znanego wału korbowego (K), przenoszącego ruch w jednej połowie obrotu na jedną pracującą parę drążków odpychająco-kroczących (O) a w następnej połowie obrotów na drugą pracującą parę tych drążków (O') od silnika spalinowego (S), przy czym jedna para drążków kroczy po śladzie płóz a druga para po bokach pojazdu.
2. Odmiana sanek według zastrz. 1, stosowana zwłaszcza w przypadku braku śniegu, znamienna tym, że posiada z dwóch stron ramy (B') umocowane do niej na resorach układy kół biegowych, napędzane od silnika (S).

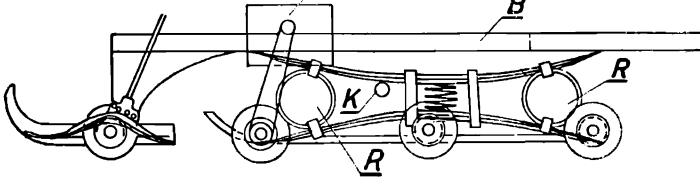
P i o t r K a c i k

J ó z e f J a s k ó ł s k i

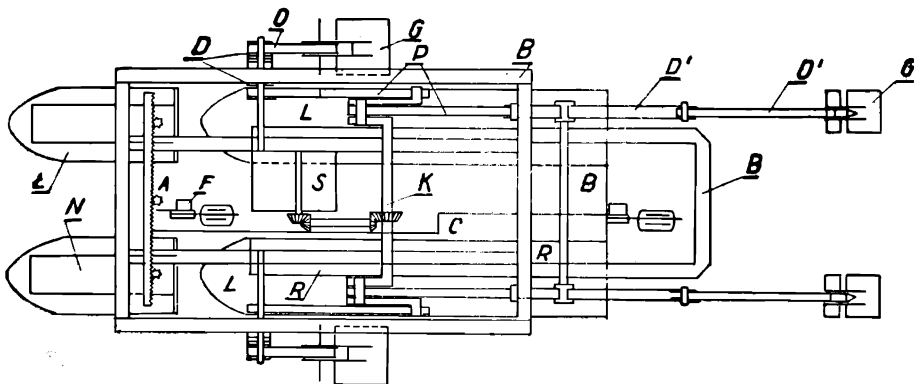
**Fig. 1**



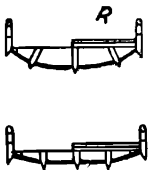
**Fig. 2.**



**Fig. 3**



**Fig. 4**



**Fig. 5**

