

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

Klasa 77 (3).

Izdan 1 septembra 1935.

PATENTNI SPIS BR. 11815

Holzer Rudolf, Maribor, Jugoslavija.

Prevozna sprava, koja se utvrđuje na nogama.

Prijava od 18 maja 1934.

Važi od 1 januara 1935.

Prevozne sprave u obliku rol-cipela poznate su već, ali one imaju taj nedostatak, što su upotrebljive samo za varoške ulice ili asfaltirane i cementirane putove, međutim nisu upotrebljive za nekaldrmisane, seoske i brdske puteve.

Predmet ovog pronalaska je pevozna sprava, koja se na principu skija utvrđuje na nogu te se može po volji upotrebiti po cestama, stazama i uopšte po ravničastom terenu, kao i po brdima a u svrhu omogućenja ubrzanog kretanja.

Ta svrha postigne se tako, da su dva točka obložena gumom, kod kojih se na krajevima ispod visine osovinu spuštaju nogači od čelika ili nekog lakog metala, čvrsto međusobno vezani i da je na nižem dijelu nogača umetak ili podloga od drveta i uređaj za učvršćenje cipela, kao što je uobičajen kod skija. Rukovanje, kretanje, skakanje i okret u ravnici ili na padinama, vrši se pomoću jednog ili dva štapa kao kod skija.

U nacrtu prikazana je jedna praktična forma izvođenja prevozne sprave prema ovom pronalasku i to u fig. 1 izgled sprave sa strane a u fig. 2 pogled na spavu odozgo a fig. 3 i 4 prikazuju preklapljive nogače sprave.

A, B, su dva točka sa gumenim obručima, koja imaju nešto veći prečnik od dužine jedne cipele.

Oba točka uležajena su na krajevima nogača S, koji je napravljen od čeličnih „Mannesmanovih cevi“, u krugljastim ležajima.

Nogač S spušta se u srednjem dijelu D ispod spojne linije h-h ovih pokretnih osovinu točaka, di bi se povećala stabilnost

sprave i da bi se otežalo izvrniivanje oko ovih ležajnih tački točkova A i B na zemlju.

U srednjem dijelu D nogača C nalazi se umetak E od daske, koji je učvršćen limenim jezicima E1 E2 i koji nosi učvršćenje P za cipele, kao što je uobičajeno kod skija.

Potpetice se može vazda po potrebi uzdignuti od daske E a time je peta podignuta, dok je vrh cipele vazda i stalno učvršćen.

Da bi se postiglo ubrzanje kretanja na ravnim cestama, providjen je zadnji točak B slobodnom glavčinom B' za kretanje u napred i sprečavanjem kretanja u nazad.

Da bi se mogla brzina kretanja nizbrdice podešavati prema svakom nagibu puta, providjen je prednji točak A jednom trakastom ili bradastom kočnicom A', čija kočiva poluga G se može kočiti ili puštati u pokret pomoću rukovata H na blatobranu J. Jer se kod pognutod držanja vozača rukovat H svakog prednjeg točka A može lako rukom uhvatiti, vozač je u stanju, da kod svake promjene nagiba na putevima odma reguliše brzinu i da pri tome ne mora prevoznju spravu zauzavljati.

Da bi se sprečavalo drljanje dna nogača po zemlji kod prelaženja jaraka ili drugih neravnina, nalazi se po uzdužnoj sredini na donjoj strani nogača prednjeg nižeg dijela D jedan poprečni valjak K, koji je učvršćen na nogaču D pomoću traka L od čeličnog lima. Taj valjak K može da je cilindrast ili bombiran; može se uzeti i po više poprečnih valjaka (gusenično platno) ili umjesto valjaka, na spoljašnjim bočnim stranama traka L može biti smješteno po više kolutića. Kad se spusti prednji ili zadnji točak A, B u neku

neravninu puta tako duboko, da niži dio nogača D nalaže na zemlju, onda ne nastaje nikakvo naglo kočenje, već se kreće prevozna sprava na valjcima K ili kolutima dalje napred, stoga takve neravnine nisu nikakva zapreka za upotrebu prevozne sprave.

Za zaštitu vozača od prašine, blata ili vode, providjen je prednji točak A blatobranom J_1 , a zadnji točak B blatobranom J_2 , koji blatobrani dostižu do umetka daske E te su učvršćeni na nogaču C.

Kostur C može se izraditi (kako je prikazano na slici) od čeličnih „Mannesmannovih cevi“ ili iz šipaka od lakog metala raznog profila.

Da bi se mogla sprava izvan upotrebe lakše nositi u ruci odnosno na putovanju željeznicom, artomobilom itd. lakše spraviti, može se onaj dio nogača C, koji nosi prednji točak A u srednjem dijelu D, bilo oko jednog svornika, koji je smešten vertikalno na dasku (E, fig. 1), postrance pokretati, bilo pomoću jednog šarnira (Y, fig. 4), koji je smješten nešto koso na donjoj strani daske, dolje preklapati, pri čemu dodju ležati oba točka A, B, jedan pored drugog.

Zahtjevi patenta:

1.) Prevozna sprava, koja se utvrđuje na nogama, naznačena time, da ima dva gumom obložena, međusobno čvrsto vezana

točka (A i B) na krajevima nekog nogača (C) od čelika ili nekog lakog metala, čija se sredina (D) spušta ispod spojne linije (x-x) pokretnih osovin (A' i B') točaka a na spuštenom dijelu (D) nogača (C) nalazi se umetak (E) od daske, na kome je smješten utvrdivač (P) za cipele kao kod skija.

2.) Oblik izvodjenja prevozne sprave po zahtevu 1, naznačen time, da je providjen zadnji točak (B) jednom glavčinom (B') za slobodno kretanje u napred i sprečavanjem kretanja u nazad.

3.) Oblik izvodjenja prevozne sprave po zahtjevima 1 i 2, naznačen time, da je providjen prednji točak (A) sa trakastom ili bradastom kočnicom (A'), čija kočiva poluga (G) se može kočiti ili puštati u pokret pomoću jednog rukovata (H) smještenog na blatobranu (J_1).

4.) Oblik izvodjenja prevozne sprave po zahtjevima 1 do 3, naznačen time, da se nalazi na donjoj strani spuštenog dijela (D) nogača (C) u uzdužnoj sredini jedan ili više lako pokretljivih valjaka ili koluta (K).

5.) Oblik izvodjenja prevozne sprave po zahtjevima 1 do 4, naznačen time, da se može onaj dio nogača (C), koji nosi prednji točak (A), u središnjem dijelu (D) bilo oko jednog, vertikalno na dasku (E, fig. 1) smještenog svornika (X, fig. 3) postrance pokretati, bilo pomoću nekog na donjoj strani daske (E) nešto koso smještenog šarnira (Y, fig. 4) dolje preklapati tako, da dodju oba točka (A, B) jedan pored drugog.

Fig. 1.

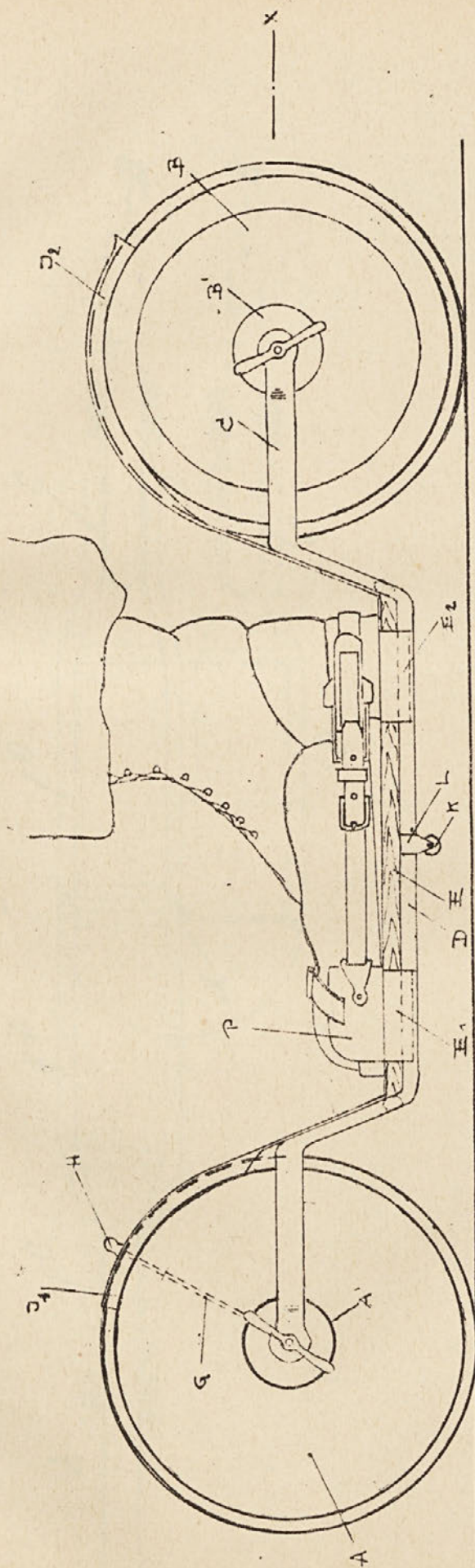


Fig. 2.

