

KRALJEVINA SRBA, HRVATA I SLOVENACA

UP RAVA ZA ZAŠTITU

RAZRED 72 (3)



INDUSTRIJSKE SVOJINE

IZDAN 15 OKTOBRA 1924.

PATENTNI SPIS ŠT. 2200.

Société Schneider & Cie. Pariz.

Vozovi s kolesi, ki se dajo odstraniti za vlačenje ali za oporne okvirje lafet in druge uporabe.

Prijava z dne 28. marca 1921.

Velja od 1. oktobra 1923.

Prvenstvena pravica z dne 18. januarja 1917 (Francija).

Pričujoči izum ima za predmet sistem vozov s kolesi, ki se dajo prilagoditi okvirju kakršne-gakoli vozila, na primer, okvirju za vlačenje ali okvirju za oporo lafet, pri čemer tvorijo vozovi v različnem številu ravno toliko elastičnih obešal.

Kar posebno karakterizira nove vozove je to, da je njihova os u svoji srednji potom kolesa ali potom horizontalne osi zvezana z delom, ki tvori spodnjo oporo ali eventualno vodilo za elastično obešalo, čegar vrhnja opora sestoji iz bivstvenih elementov mehaničnega ali drugačnega vretena, ki se vrti krog vertikalne osi potom opora izpopolnjujočega elementa tega vretena ali pa potom glavne mase vretena samega v okvirju vozila.

Iz te razporedbe sledi, da ako primerno manevriramo z vreteni raznih prem, moremo po svoji volji izvršiti dviganje ali pa ponizanje okvirja z ozirom na tla, s tem da se s kolesi vozov opremo v tla ali pa privzdignemo kolesa z ozirom na okvir, potem ko se je ta poprej oprl ob tla; opiranje koles ob tla pa je sicer že pri tem zajamčeno, najsí bo oblika tal že kakršnakoli in to tako med vožnjo kakor tudi tekom manevrov.

Razne primere izvršitve in uporabe izuma predstavlja priložena risba.

Slika 1. je šematičen načrt vozila opremljenega v svrhu primera, s štirimi premami koles, razvrščenimi soglasno z izumom, pri tem se preme predočujejo v poziciji, ki jo zavzemajo v svojo vožnjo v ravni črti.

Slika 2. je sličen načrt, ki kaže pozicijo prem med izvršitvijo obrata.

Slika 3. je konačna elevacija (naris), ki kaže opiranje prem, razvrščenih na tleh s slučajnim profilom.

Slika 4. je celotni naris (elevacija) lafete s ležiščem, postavljene v svrhu svoje uporabe v zvezi z dvigljivimi premami.

Slika 5. je odgovarjajoči trolis.

Slika 6. je podrobní naris (elevacija) posebne oblike izvršitve preme.

Slika 7. je odgovarjajoči prerez-naris VII—VII slike 6

Slika 8. je prerez-naris, analogičen onemu slike 7. pri čemer se elementi s premo kombiniranega vretena predočujejo v drugačni legi.

Slika 9. je detajlní prerez po IX—IX slike 6.

Slike 10., 11. in 12. kažejo v prerezu-narísu varijanto sistema preme-vretena, oziroma v treh različnih legah elementa vretena.

Slika 13. je prerez po XIII—XIII slike 10.

Slike 14., 15. in 16. predstavljajo v prerezu-narísu neko drugo varijanto-vretena, oziroma v treh različnih legah elementa vretena.

Slike 17. in 18. kaže-ta odnosno v dolžinskem prerezu-narísu in v povprečnem prerezu-narísu po XVIII—XVIII slike 17 tretjo varijanto.

Slika 19. je delní tloris do XIX—XIX slike 17.

V primeri izvršitve po slikah 6. do 13 ima vsaka preme dve kolesi A, nasajeni na koncih osi B, katera je v svoji sredini potom horizontalne osi C pritrjena na sestavni del D, ki tvori spodnjo oporo za elastično vešalo E, čegar gornjo oporo F tvori eden iz elementov vretena.

Truplo G tega vretena, ki tvori oporo za dopolnilni element, sestavlja gornjo oporo ve-

šala E in se vrti v okvirju I vozila kroz vertikalne osi $H-H^1$, ležeče v ravnini vrtilne osi C premne osi.

V primeru po slikah 6 do 9 obstoji sestavni del D, ki tvori spodnjo oporo elastičnega vešala, iz cevke D, katere dno d tvori oporo v prvem pomenu besede, cevka je v spodnjem delu podaljšana potom dveh sten D^1 , ki služi ta kot opora za horizontalno os C vrtenja premne osi.

Gibanje pri vrtenju osi je omejeno s tem, da ta zadeva ob spodnjo stran ojačbe D^2 , navite ali pritrjene v cevki D ali enostavno zadržane med osjo in stenama D^1 , lahko pa je omejeno tudi potom obroča D^3 , navitega ali pritrjenega na koncn sten D^1 .

S premo kombinirano vreteno sestoji se iz votlega vijaka F, čegar spodnji podstavak (baza) f tvori zgornje oporišče v pravem pomenu besede za vzmet vešala E. Ta vzmet obstoji tu iz niza Bellevillovih prožnih obročev E, razporejenih v cevki D in nasajenih krog osi podobnega količa J, kateri tvori potom grebena ali zagvozde j vodilo za žleb f^1 , napravljen v notarnji steni vijaka F.

Držalo (količ) J je pritrjeno na dnu d cevke ali pa v ojačenju D^2 in vzajemno vodilo med imenovanim količem in vijakom F ovira poslednjega, da se ne more vrteti, pri tem pa mu vendar dovoljuje neko gotovo vzdolžno premikanje z ozirom na količ med gibanjem vzmeta E, ki se stiska ali pa razteguje.

Dopolnilni element vretena sestoji iz matice K, ki se lahko vrti v truplu G in ki jo lahko vrtimo s pomočjo klina L. V svrhu kretanj za naravnjanje premne osi se truplo G vretena lahko vrti krog osi $H-H$ v obroču M, ki ga nosi okvir I. Ta obroč ima lahko element, ki je pritrjen k okvirju, in dopolnilni element, pritrjen k fiksnemu elementu potom šarnirov m. S tem da potegnemo eno ali druzo iz šarnirnih osij nazaj, lahko odpremo obroč na dva dela in oddaljimo premo-vreteno od okvirja.

Na cev D se da potom obrtnine n, ki jo primerno vodi greben n^1 (slika 9), nasaditi drog N v svrhu pritrjenja vage 0 (sliki 1 in 2).

Preme za elastično vešalo, ki se dajo odstraniti, bodo, kakor kazeta shemi 1 in 2 slike, lahko montiramo paroma na koncih okvirja ali trupla lafete. Drog za obešanje P, pritrjen na drogu N ene izmed prem in ki se bo dal zacepiti potom poljubne luknje p serije lukenj na gležnju prečnice (traverze) O^1 (sliki 1 in 2) bo omogočal, da sa ustaviča droga N dvojice prem v poljubni legi naravnjanja (slika 2) ali v poljubni legi med pozjo (slika 1).

Slika 3 kaže, kako je vsled povprečne gibljivosti osij B opiranje koles ob tla zajamčeno v svakem ternotku, naj bo profil tal kakršenkoli.

Ako si mislimo organe prem-vretena v legi, ki jo zavzemajo na slikah 6 in 7, bomo mogli izhajajoč iz te lege, izvršiti po svoji volji v določenih mejah dviganje ali pa ponižanje okvirja I z ozirom na tla.

V to svrhu bo zadostovalo, ako primerno manevriramo z maticami K s pomočjo ključev L. Glede na smer rotacije imenovanih ključev se bo izvršilo dviganje ali pa ponižanje okvirja in ta poslednja ali lafeta, na katero so pritrjena preme-vretena, se bo dal ponižati, tako da dosežemo, da se bo opiral ob tla. Ako tedaj zavrtimo ključ L tako, da povzročimo, da se vijak F zopet dvigne v razmerju maticam K, lahko povzročimo da popustijo kolesa od svojega opiranja k tlom. Podstavki f trčijo najprej ob notarnji obroč d^2 cevi D, potem se celota, vijak F in cev D, vzdigne zopet v matico K.

Slika 8 kaže skrajno lego pri dvignjenih oseh, dočim se okvir ali lafeta opira od tla.

K varijanti po slikah 10 do 13 se sestavlja spodnja opora elastičnega vešala, kot v predidčem primeru, iz cevke D; pri tem obstoji vzmet E iz niza Bellevillovih prožnih obročev. Gornja opora vzmeta sestoji tu iz matice F, ki tvori eden iz bistvenih elementov vretena, čegar truplo G se lahko vrti okrog vertikalne osi $H-H$ v obroču M, ki ga nosi okvir I.

V tem primeru se da matica F premikati na vijaku K, vertikalno z ozirom na okvir.

Vsako rotacijsko kretanje matice F ovira vodilo grebena F^1 (slika 13) imenovane matice v zarezi D^4 cevi D.

Slika 10 kaže pozicijo, ki jo zavzemajo organi preme-vretena kadar se nahaja okvir nekako v skrajni oddaljenosti od osij.

Slika 11 kaže okvir v nizki legi, tako da se dotika tal, pri čemer ostanejo kolesa oprta ob tla.

Slika 12 kaže organe v skrajni legi pri dvignjeni osi.

V primeru po slikah 14, 15 in 16 tvori spodnjo oporo elastičnega vešala matice D, montirana na spodnjo z vijugami opremljeni podaljšek Q^2 količa Q. Zgornji del tega količa ima vijugaste zareze Q^1 z daljšimi hodniki nego se hodniki vijug Q^2 . Zgornje oporo elastičnega vešala, obstoječega iz niza Bellevillovih prožnih obročev E, tvori dno g vretenovega trupla G.

Na vijugah Q^1 je montirana udarna matica R, speljana v cevasti podaljšek G^1 vretenovega trupla. Navijalni ključ L je tu montiran na podaljški količa Q^1-Q^2 .

Os B je zasajena med dvema stenama G^2 , ki sta iz enega kosa s truplom vretena G; pri tem isti steni tvorita tudi vodilo za matico D, katere vrtenje ovirata.

Os B je potom kolena B^1 pritrjena na podaljšku Q^3 elementa Q^1-Q^2 , ki tvori vijak vretena.

Ako izhajamo iz lege po sliki 14 in zavr-
timo ključ L v zahtevani smeri, povzroči vijak
 Q^2 s svojim vrtenjem, da se spusti matica D
kakor tudi truplo vint G in okvir I navzdol,
dokler se poslednji ne opre od tla (pozicija
slike 15); udarna matica R pride tedaj v do-
tiko s truplom vint G.

Ako nadaljujemo to vrtenje ključa L, pov-
zročimo najpej da ce os zopet dvigneobenem
pa tudi, da se znova stisnejo Bellevillovi
prožni obročki E, do onega trevotka, ko ma-
tica D zadene s svojim spodnjim robom ob,
spodnji rob vretenovega trupla G; organi za-
vzamajo tedaj lego, ki je označena na sliki 16.

V primeru po slikah 17 do 19 je naprav-
ljeno spodnje oporišče za vzmete na obročke
E potom podnožja D, upeljanega med štirimi
oklepi G^3 , ki obenem služijo kot vodilo za os
B in so napravljeni kot izrastek pod osiščem
 G^4 , ki se premika v konsoli G, ki tvori ma-
tico vint.

Matica v pravem pomenu besede je naprav-
ljena za laj za konsolo G, vodi se primerno
na okvirju, kakor to kažeta sliki 17 in 19.

Lafeta, ki jo predložujeta sliki 4 in 5 in
ki je nalašč tako urejena, da se da uporabiti
poljubna izmed oblik izvršitve opisanih prem-
vint (vreten), ima sedlo S na katerem se da
lafeta v pravem pomenu T premikati nazaj
in h kateri se prilegajo ali na kateri so na-
rejeni vrtilni obroči M za truplo vint (vreten)
G različnih prem-vreten.

Pod sedlom S je zabepjeno topovo ležišče
U v zarezah S^1 . Ležišče U je zvezano s sed-
lom potom igle V.

Da se postavi lafeta, ki se prevaža na
premah-vretenih, v strelno pozicijo, izvedemo
najprej rotacijo ležišča U, tako da ga prive-
demo v zaželeno smer, na primer v U^1 , po-
tom premikanja okrog igle V pod sedlom S.
Ako potem manevriramo z vintami, ponizamo

celokupnost U^1 —S tako dolgo, da pride le-
žišče U^1 v dotiko s tlakom. Slednjič izvedemo
popolnoma dvignjenje osij.

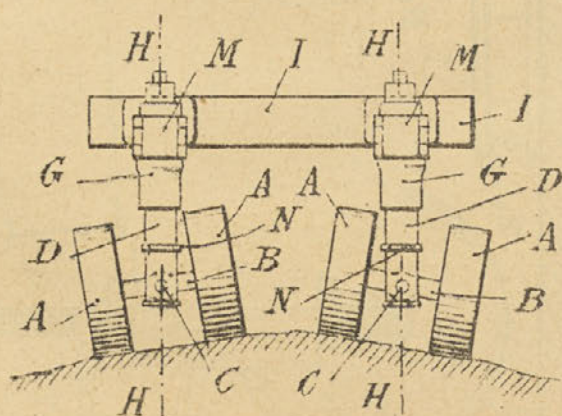
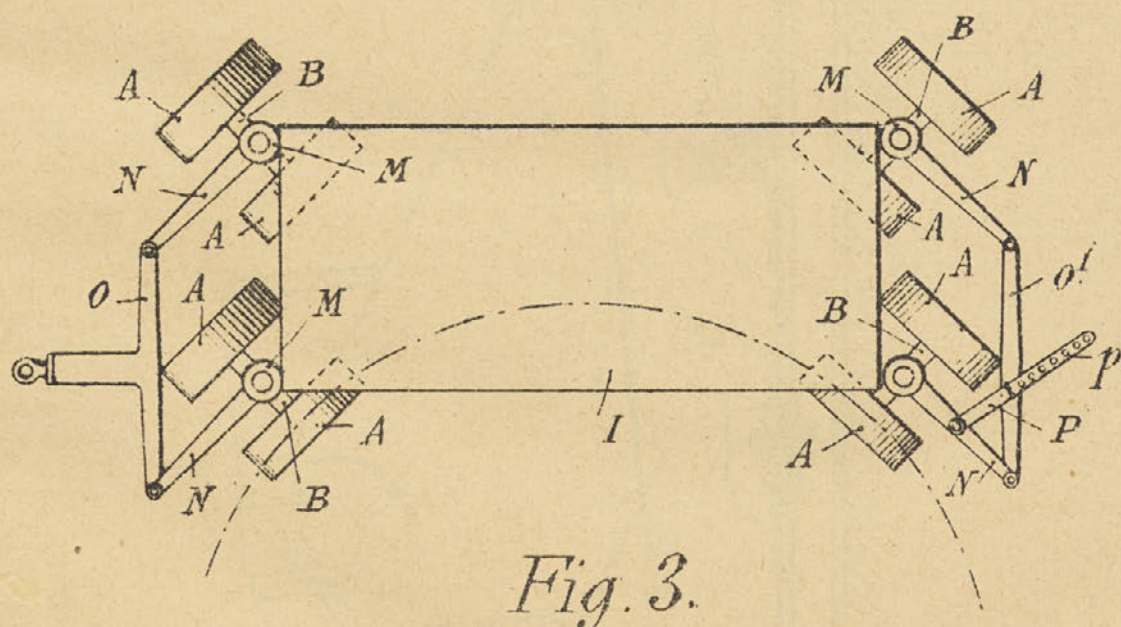
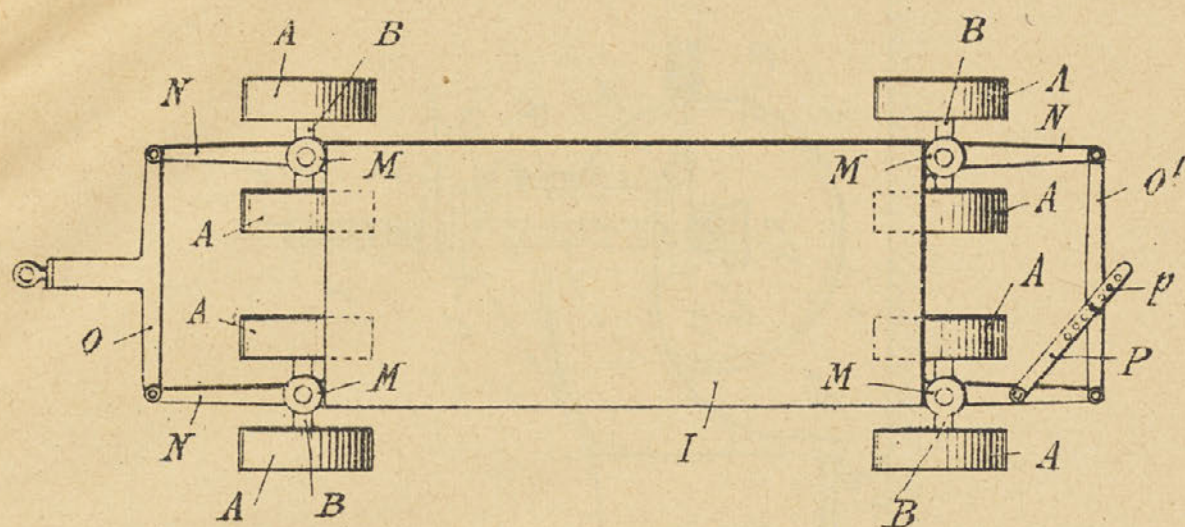
Odslej lahko vrtime sedlo S s premami-
vreni ali pa sedlo samo brez poslednjih ter
ga moremo privedi na ležišču U v zaže-
ljeno lego.

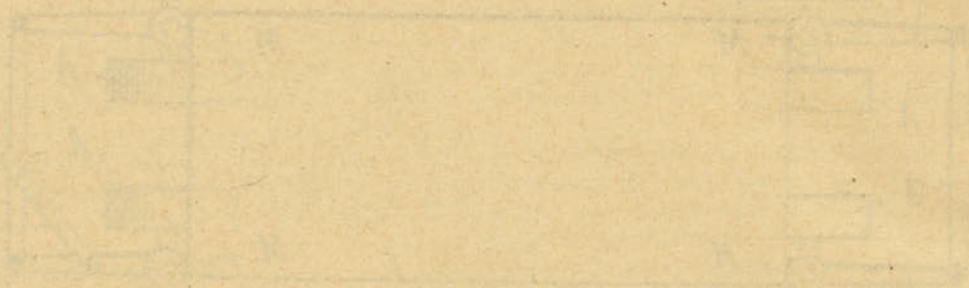
Premikanje lafete na ležišču je omogočeno
po običajnem načinu potom cilindrov W z elas-
tično obešeno osjo.

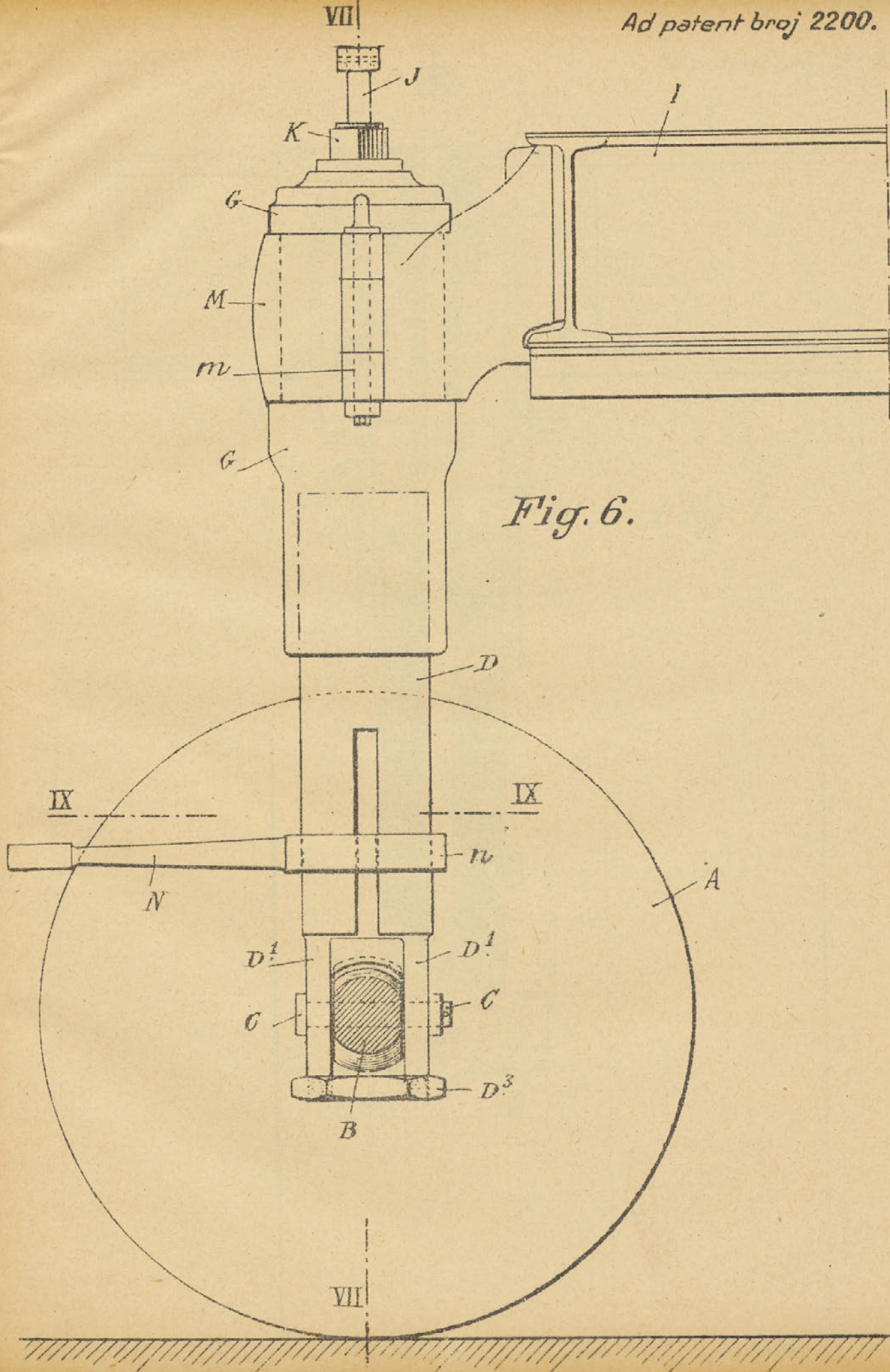
Patentni zahtevi:

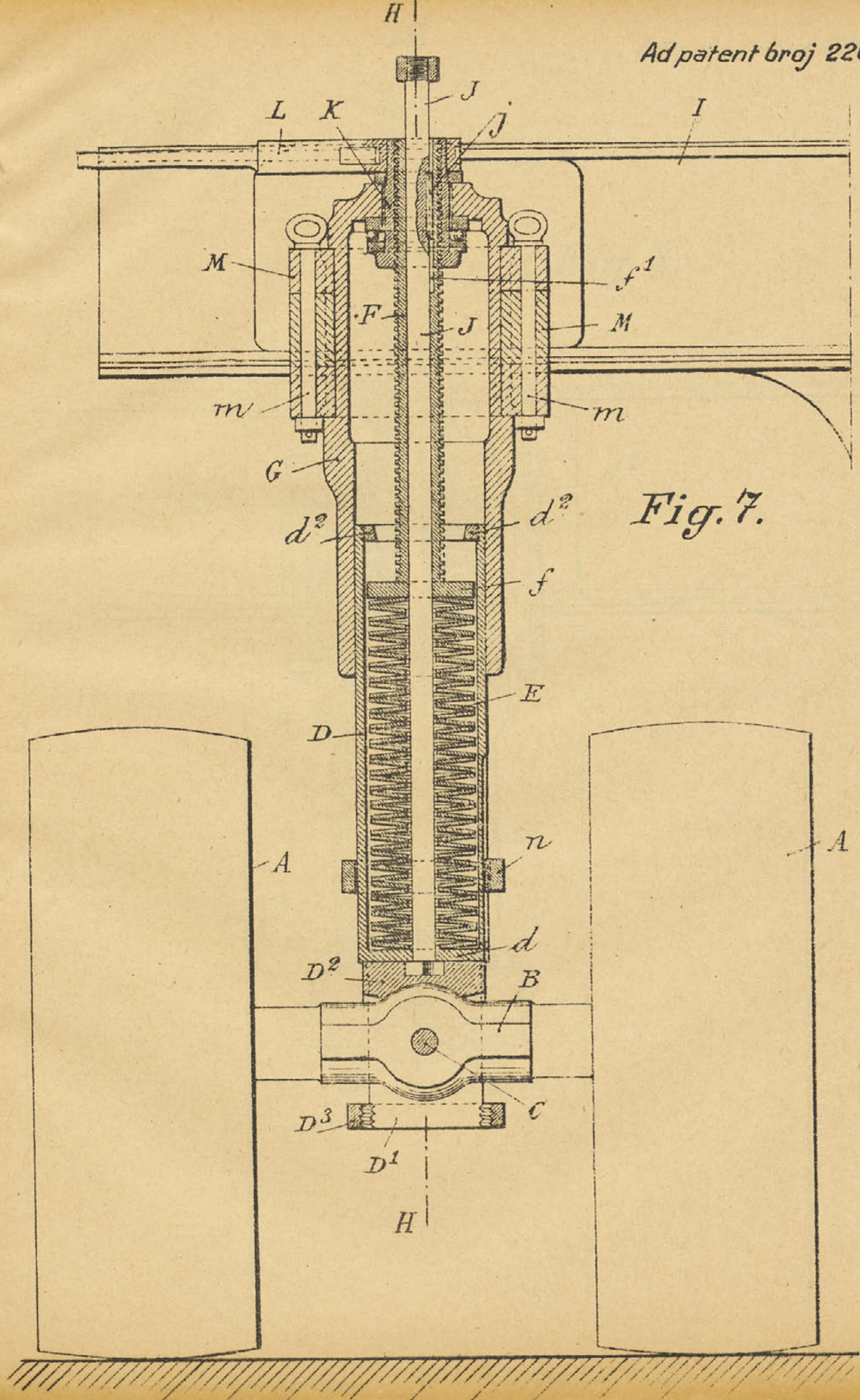
1. Sistem prem s kolesi za vlačenje ali
okvirje za oporo lafet in druge uporabe, na-
značena time, da je os v svoji sredini sve-
zana potom kolena ali horizontalne osi s se-
stavnim kosom, ki tvori spodnje oporišče za
elastično vešalo, čegar gornje oporišče se da
vrteti krog vertikalne osi v okvirju vlačilca
ali drugačnega vozila in sestavlja ali pa tvori
del enega iz elementov vretena, tako da ako
manevriramo z vreteni različnih prem, moremo
po lastni volji povzročiti, da se okvir z ozi-
rom na tla dvigne ali pa poniža, s tem, da
spravimo kolesa prem v dotiko z zemljo, ali
pa da se zopet dvignejo osi prem z ozirom
na okvir, potem ko se je ta poprej dotak-
nil tal.

2. Lafeta, sestavljena v smislu uporabe prem-
vretenu po članu 1, naznačena time, da so
obroči v svrhu kroženja trupel vreten naprav-
ljeni na sedlu, ki je opremljeno z zarezami,
ki naj služijo v poziciji med vožnjo kod opora
za ležišče, ki je zvezano z imenovanim sed-
lom potom vertikalne igle; tako se da pri tem
imenovano ležišče premikati pod sedlom dočim
se kolesa prem opirajo ob tla in se da privedi
v primerno smer za streljanje, na kar se da
privedi v dotiko z zemljo in more s svoje strani
tvoriti oporo za sedlo, v očigled temu, da se
dajo osi preme dvigniti s pomočjo vint.









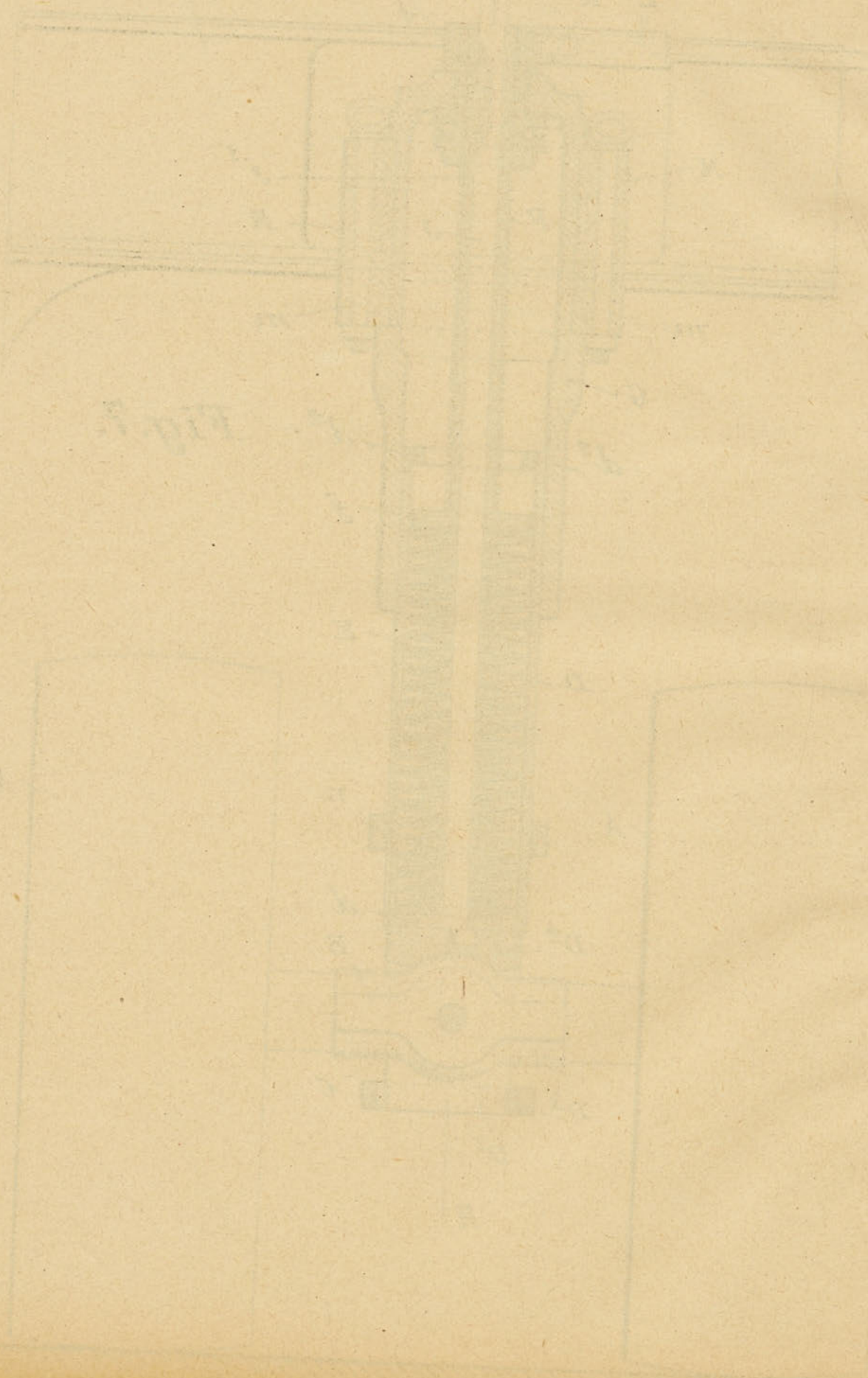


Fig. 9. Ad patent broj 2200.

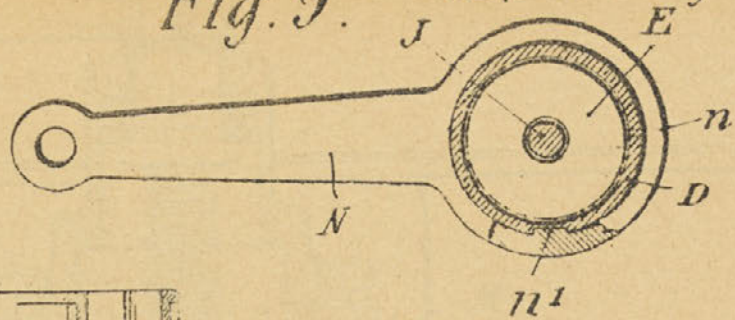
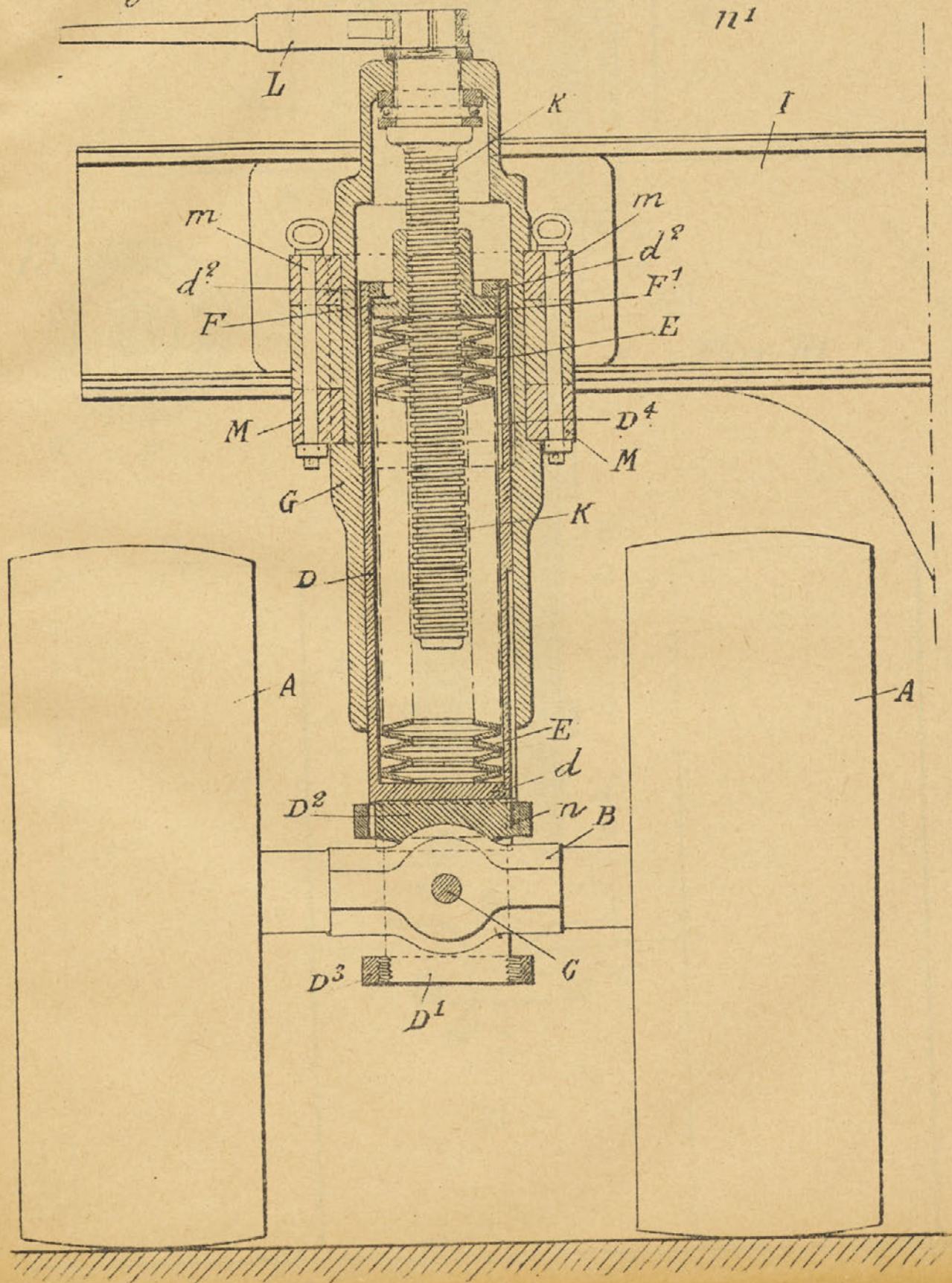


Fig. 11.



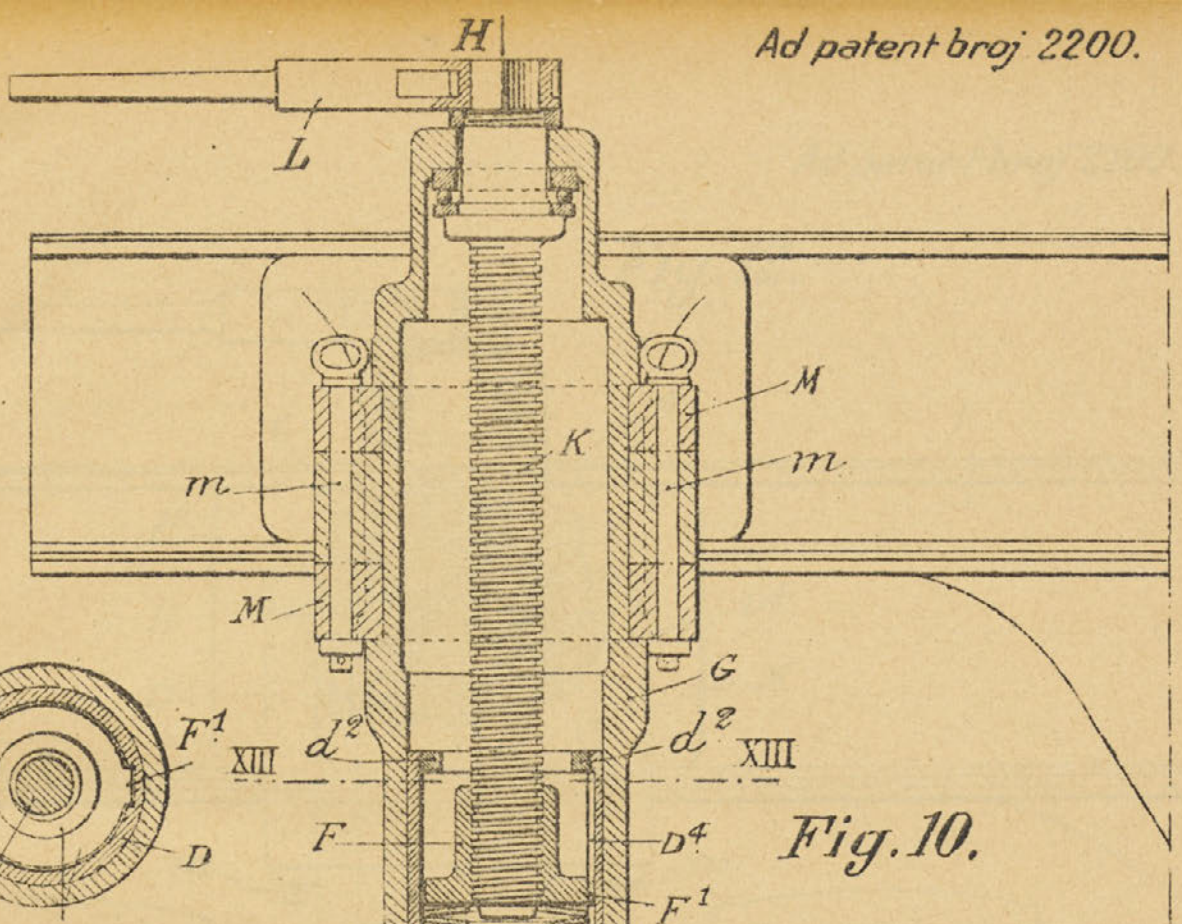
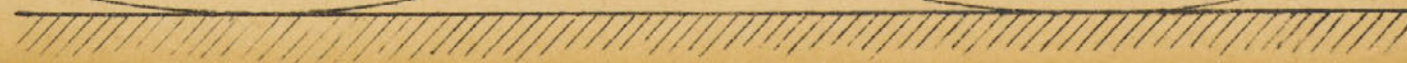
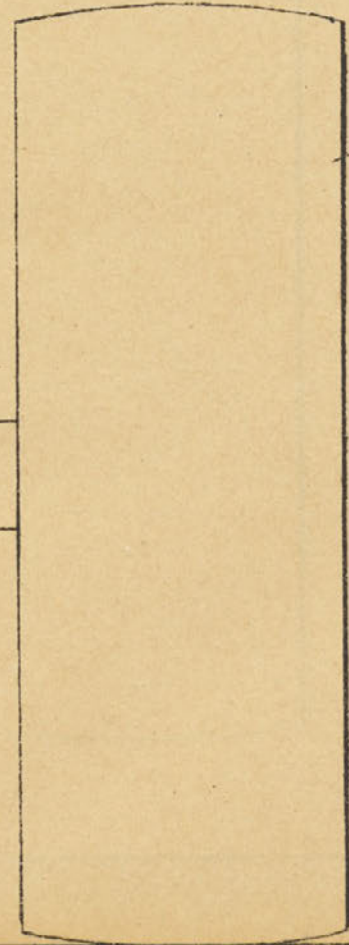
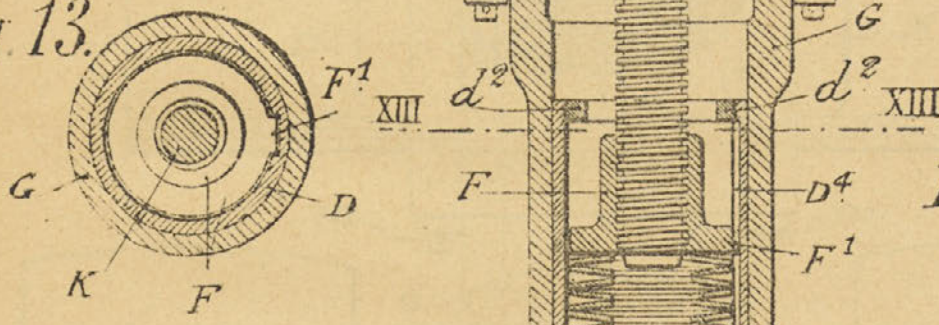


Fig. 10.

Fig. 13.



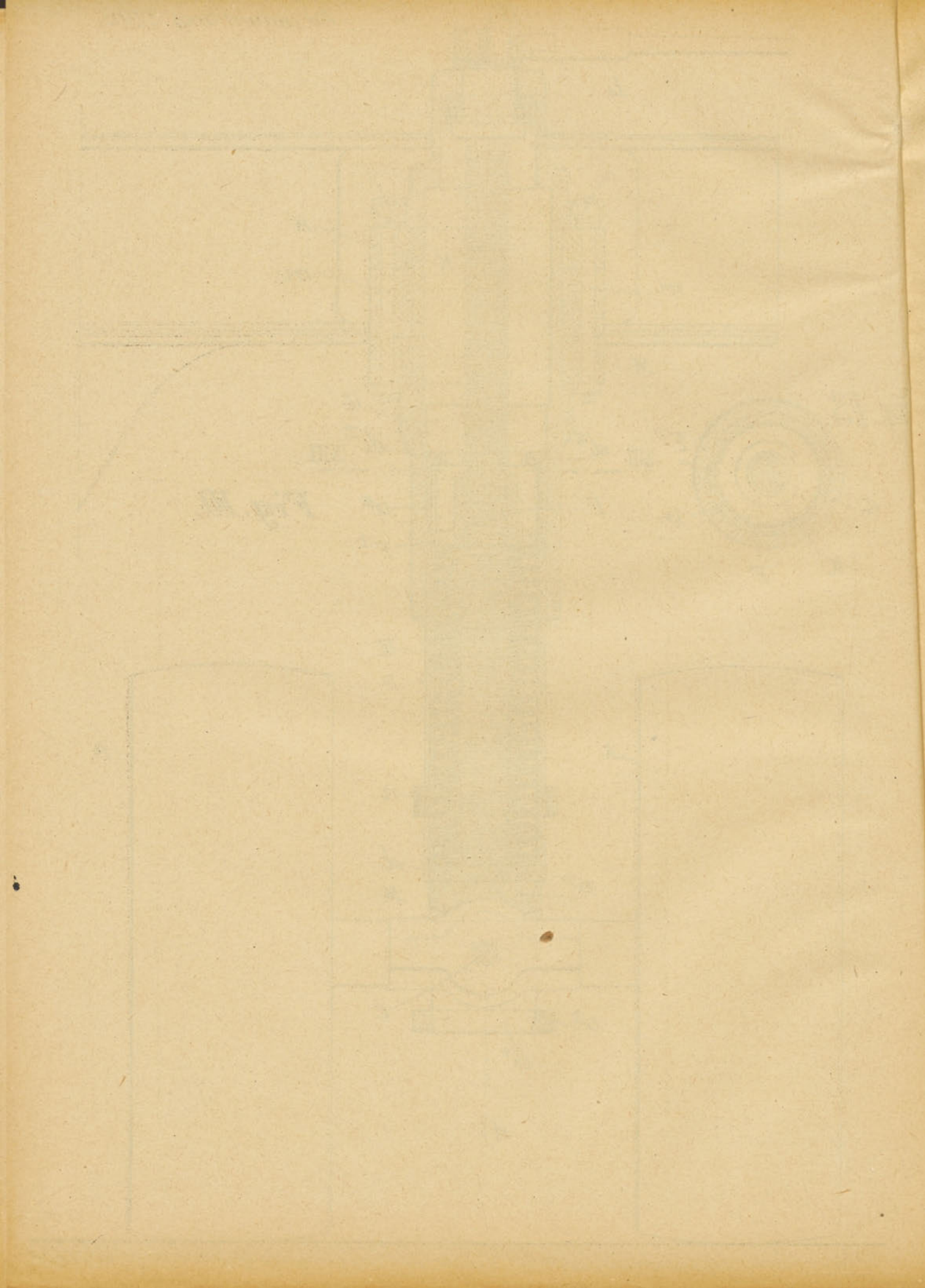


Fig. 12.

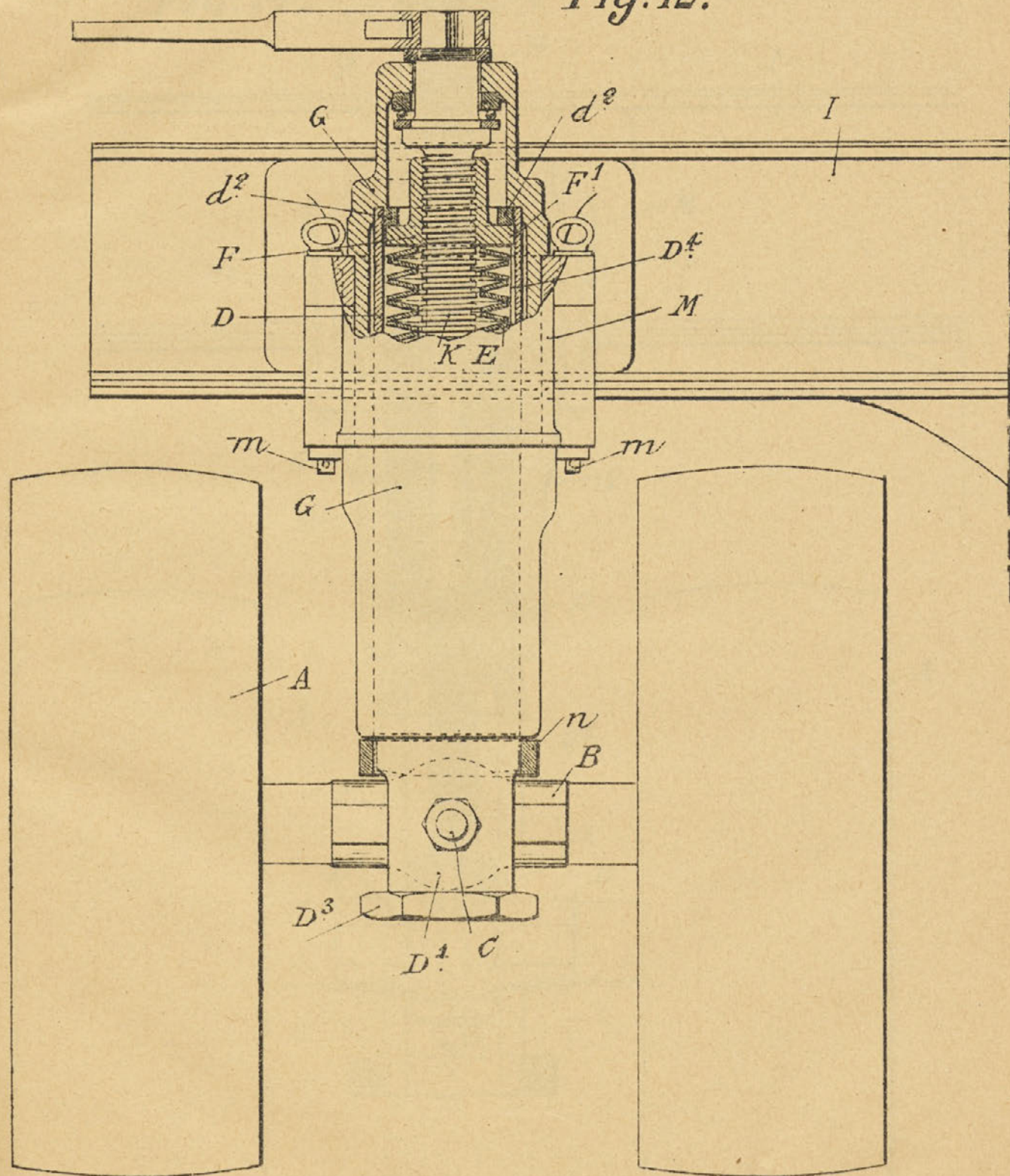


Fig. 14.

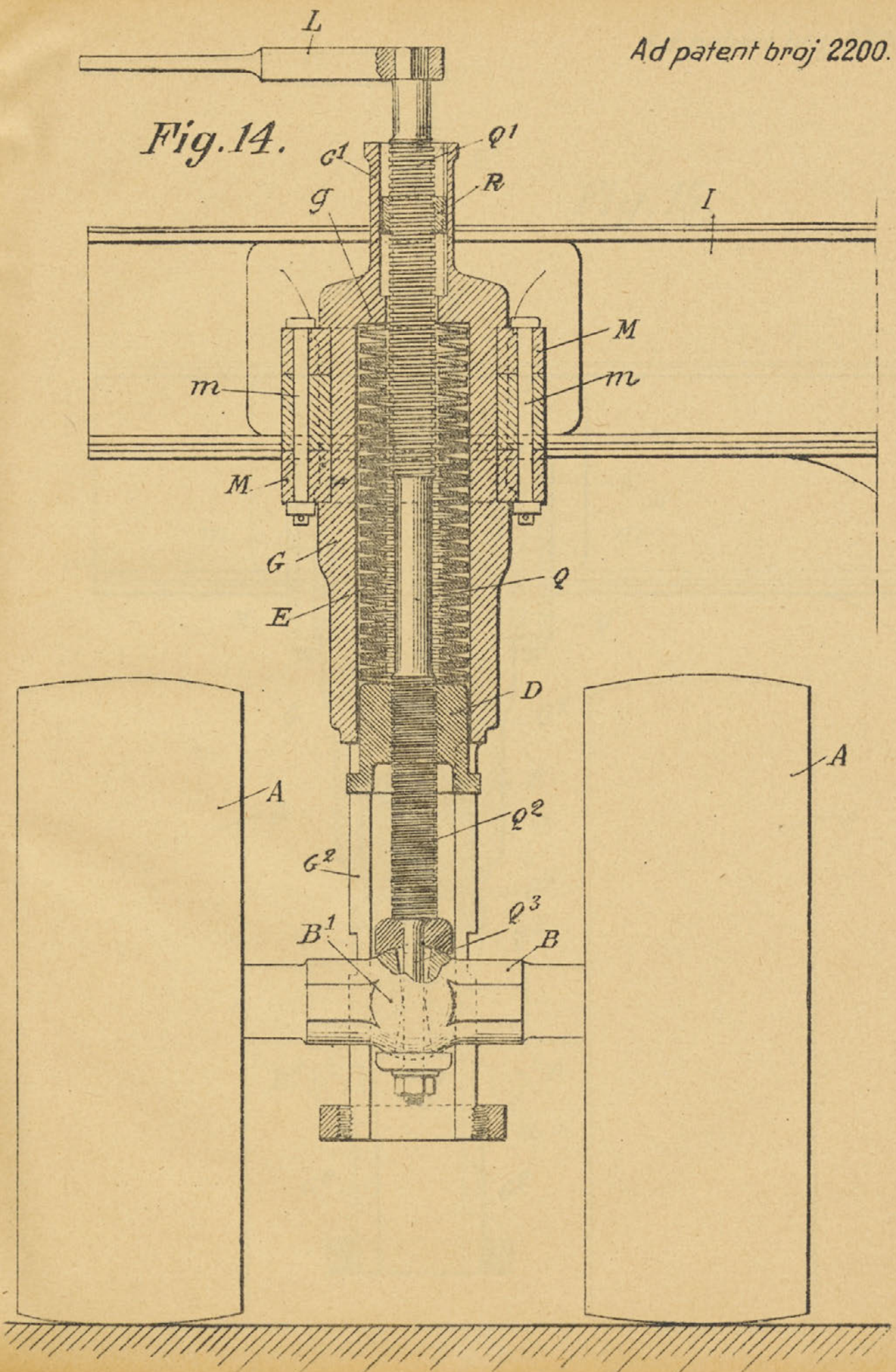


Fig. 15.

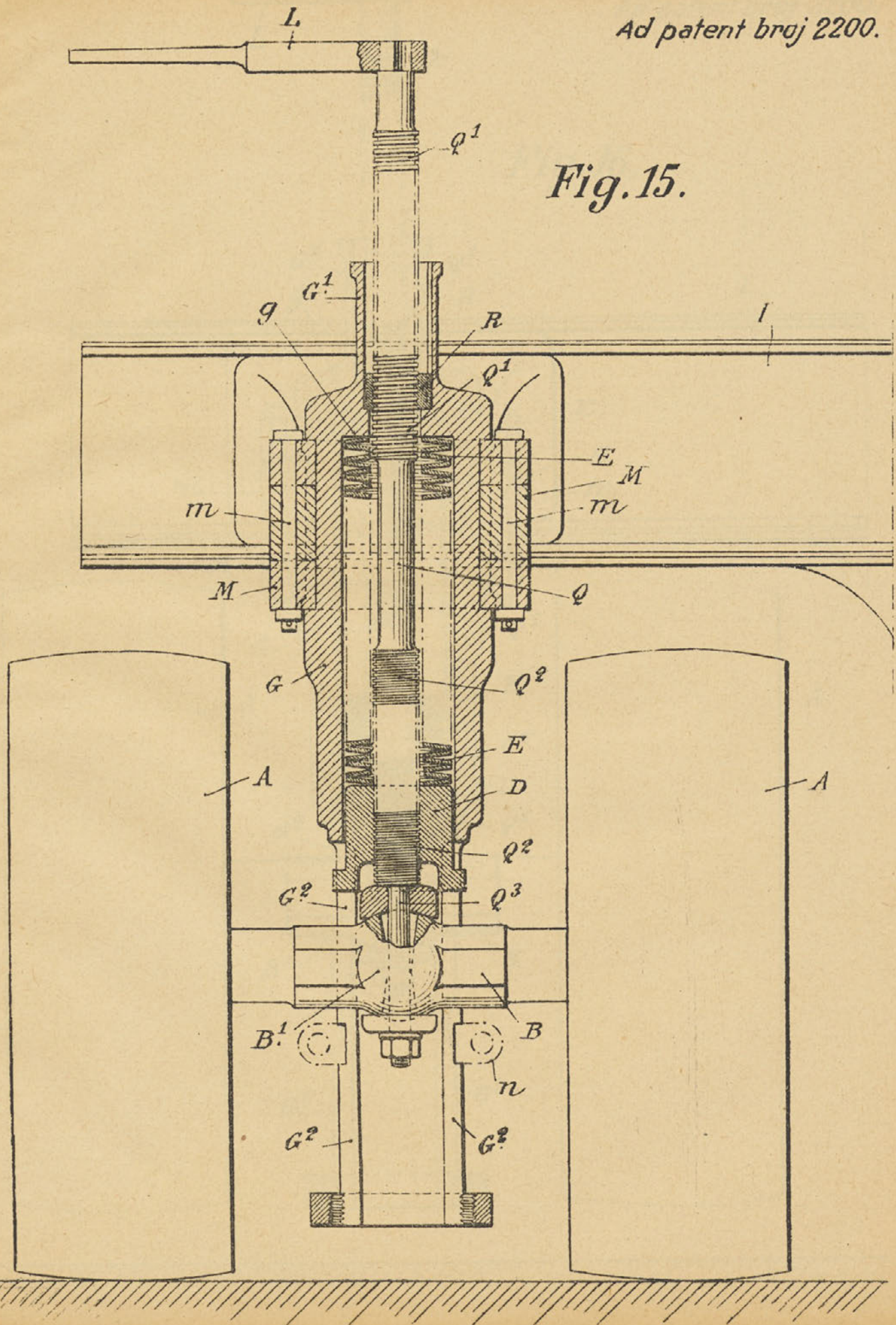


Fig. 16.

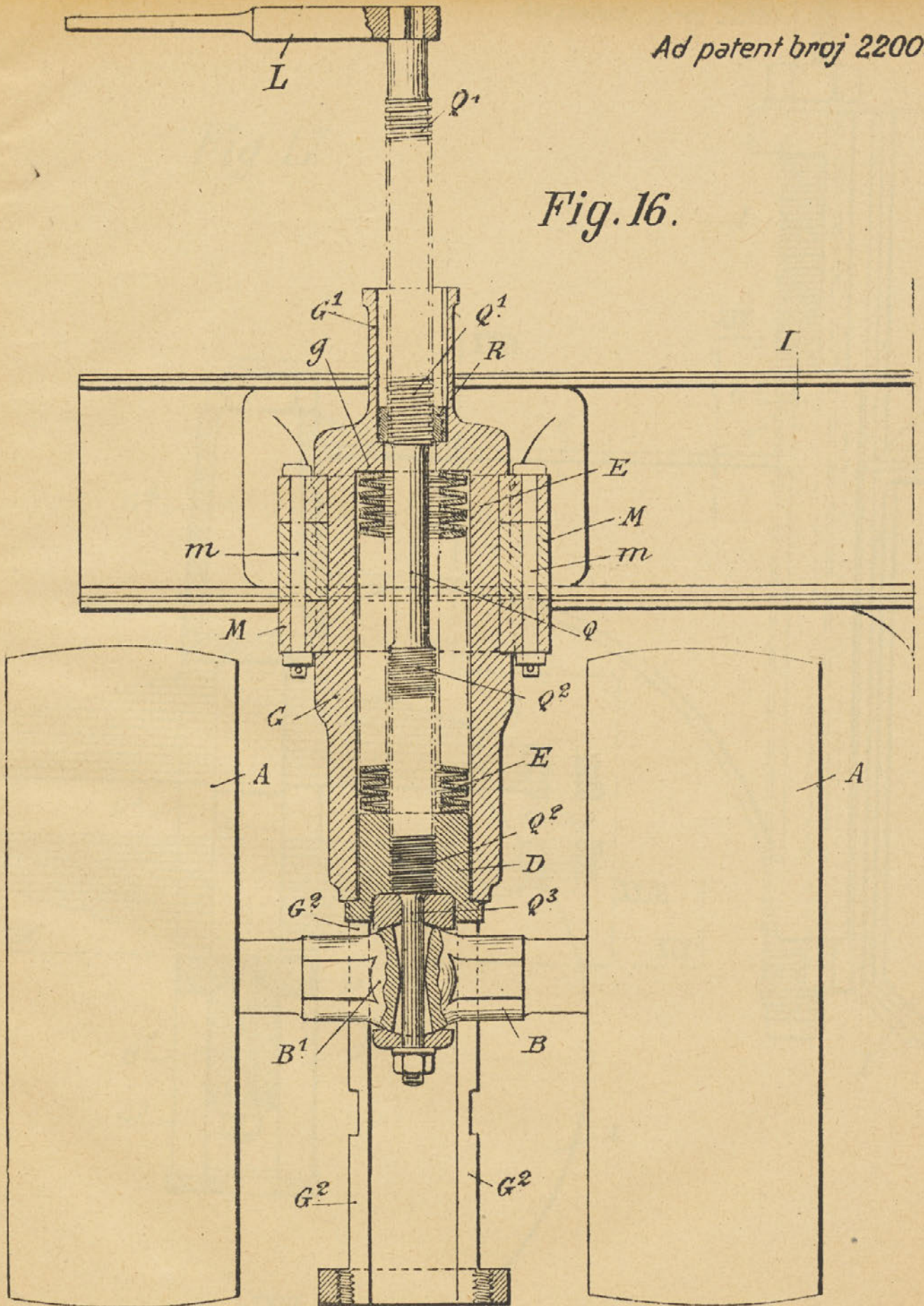


Fig. 17.

