

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 63 (5)

IZDAN 1 APRILA 1939.

PATENTNI SPIS BR. 14748

Akciová společnost dříve Škodovy závody v Plzni, Praha, Č. S. R.

Klizeća zaštitna naprava za terenska vozila više klatečih pogonskih poluosovina.

Prijava od 30 marta 1938.

Važi od 1 oktobra 1938.

Naznačeno pravo prvenstva od 24 aprila 1937 (Č. S. R.).

Poznate su već klizeće zaštitne naprave za terenska vozila sa više klatečih pogonskih poluosovina, koje imaju dvosruke obruče. Neke od ovih konstrukcija omogućavaju donekle naizmenično klačenje poluosovina, čiji su točkovi međusobno spojeni klizećom zaštitnom trakom navučenom na pr. na jedno užje, ali je njihovo trajanje vrlo kratko, jer je ovo određeno trajanjem užeta, koje je vrlo ograničeno, naročito s obzirom na jako naprezanje na zatezanje u trenutku, kada poluosovine izvode klačenje u suprotnom pravcu, pri čem se celokupna razdaljina oba točka jednog od drugog znatno povećava. U drugom slučaju trake su tako izvedene, da se poluosovine spajaju u jedan čvrst komad, tako da se pri nailaženju točka na neku neravninu istovremeno klate obe susedne poluosovine međusobno spojene sa trakom, pri čemu susedni točak ostaje potpuno slobodan neopterećen. Drugi nedostatak poznatih klizećih zaštitnih traka sastoji se u lako mogućem sklizavanju istih sa točkova poluosovina, jer se trake ne mogu dovoljno i tačno zategnuti.

Svi ovi nedostaci potpuno su otklonjeni klizećom zaštitnom trakom po ovom pronalasku. Ova traka sastoji se na poznati način iz klizećih zaštitnih i spojnih članova od metala, koji su međusobno spojeni na vrlo prost način, pri čem su spojni članovi elastično izvedeni tako, da pri naizmeničnom klačenju obeju susednih poluosovina dopuštaju povećanje deljenja kliznih zaštitnih članova i time rastezanje trake. Tačno zatezanje trake postiže se po-

moću jedne ili više naročitih brava, koje se utvrđuju pri željenom naponu trake.

Jedan primer izvođenja dela trake predstavljen je na sl. 1 u izgledu, na sl. 2 u osnovi, dok sl. 3 pokazuje bravu za zatezanje trake u perspektivnom izgledu.

Traka se sastoji iz zahvatnih članova 1, koji su snabdeveni papučama 2 sa zahvatnom površinom, pri čem ove papuče naležu na dvostruke obruče točkova. Članovi 1 imaju sa strane krake 3, koji nose spojne čepove 4, koji služe za držanje elastičnih spojnih članova 5. Kao što se vidi iz osnove (sl. 2), spojni član 5 sastoji se u uzdužnom preseku iz tri dela, i to iz dva pravca dela 5', koja su međusobno spojena elastičnim srednjim delom 5'', koji je savijen na jednu stranu. U pravim delovima predviđeni su zarezi 6 za umetanje čepova 4 za okačivanje.

Spajanje zahvatnih članova 1 sa spojnim članovima 5 korisno je izvedeno tako, da širina a zareza 6 odgovara širini smanjenog kraka 3 sa čepom 4. U predstavljenom slučaju smanjenje je samo jedan od krakova 3, ali se isto tako dobro mogu smanjiti i oba. Pri tome čep 4 ima veći prečnik, nego što iznosi širina smanjenog kraka. Ovom prečniku odgovara i kružno izdubljenje na kraju zareza 6. Spajanje se vrši na taj način, što se spojni član 5 tako okrene, da se zarez 6 poklopi sa smanjenjem kraka 3, posle čega se on gura iznad kraka i čep 4 se nalazi u kružnom zarezu 6 izdubljenja. Po kretanju u položaj po sl. 1 veza je potpuno osigurana, jer

čep 4 ne prolazi kroz zarez 6, čija je širina a manja, nego što je prečnik čepa 4.

Savijanje srednjeg dela 5" dopušta, da se pri određenom naponu trake, koji na pr. nastaje suprotnim klaćenjem obeju susednih poluosovina, upravo ispružuje ovo savijanje, usled čega se povećava dužina spojnog člana a time i podela b zahvatnih članova 1 trake. Pošto je broj spojnih članova po obimu cele trake srazmerno veliki, povećava se i celokupna dužina u dovoljnoj meri, tako da traka dopušta naizmenično suprotno klaćenje obeju osovinu. Osim toga omogućavaju i veze pojedinih članova delimično okretanje trake, koje je potrebno kod različitih klaćenja poluosovina.

Brava za zatezanje perspektivno je predstavljena na sl. 3. Ona je izvedena na taj način, što je srednji deo 5" jednog člana 5 zamenjen sa dva na zglob spojena dela sa zavrtnjima, koji se mogu zavrteti u zavojice u delovima 5'. Ovi delovi imaju sa strane vodilje 7, u kojima pomerljivo leži sam osigurač 8, koji je u dejstvujućem položaju osiguran pomoću klina ili čivije 9. Pri zatezanju trake zavrte se oba zavrtnja 11 snabdevena levom i desnom zavojicom u delove 5' i po zavrtnju pomeri se osigurač 8 u naznačeni položaj i osigura pomoću čivije 9.

Gore opisano izvođenje navedeno je samo kao primer, pri čem je jasno, da traka potpuno odgovara svima zahtevima, t. i da ne može skliznuti sa točkova, izdržava vrlo dugo vreme, omogućava lako i brzo menjanje pojedinih članova i t. d.

Patentni zahtevi:

1.) Klizeća zaštitna traka za terenska vozila sa više polkretanih klatećih poluosovina sa dvostrukim obručcem, koja se sastoji iz međusobno spojenih klizećih i spojnih zaštitnih članova od metala, naznačena time, što su spojni članovi (5) izvedeni kao elastični elementi, koji svojim deformisanjem omogućavaju celokupno povećanje obimne podele (b) kliznih zaštitnih članova (1) trake.

2.) Klizeća zaštitna traka po zahtevu 1, naznačena time, što spojni članovi (5) u uzdužnom preseku imaju tri dela, od kojih su oba spoljna (5') prava i imaju zareze (6) za čepove (4) za okačivanje, dok je srednji elastični deo (5'') člana izvijen i tek deformisanjem postaje prav.

3.) Klizeća zaštitna traka po zahtevu 2, naznačen time, što je širina (a) zareza (6) u krajnjim delovima (5') svakog spojnog člana (5) manja, nego što iznosi prečnik zareza kod čepa (4) za okačivanje, pri čem ona približno odgovara širini kraka (3) sa čepovima (4) klizećih zaštitnih članova (1).

4.) Klizeća zaštitna traka po zahtevu 2 i 3, naznačena time, što je srednji elastični deo (5'') jednog ili više spojnih članova izveden kao naprava za zatezanje na taj način, što su krajnji delovi (5') snabdeveni zavojicama i na jednoj bočnoj površini sa aksialno pomerljivim osiguračima (8), koji u osiguranom položaju leže na podesnoj površini delova snabdevenih sa dva zavrtnja (11) sa levom i desnom zavojicom.

Fig. 1.

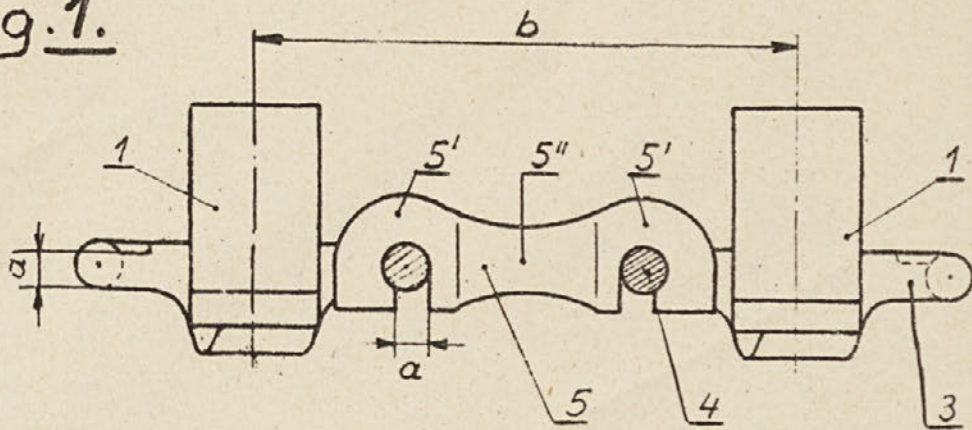


Fig. 2.

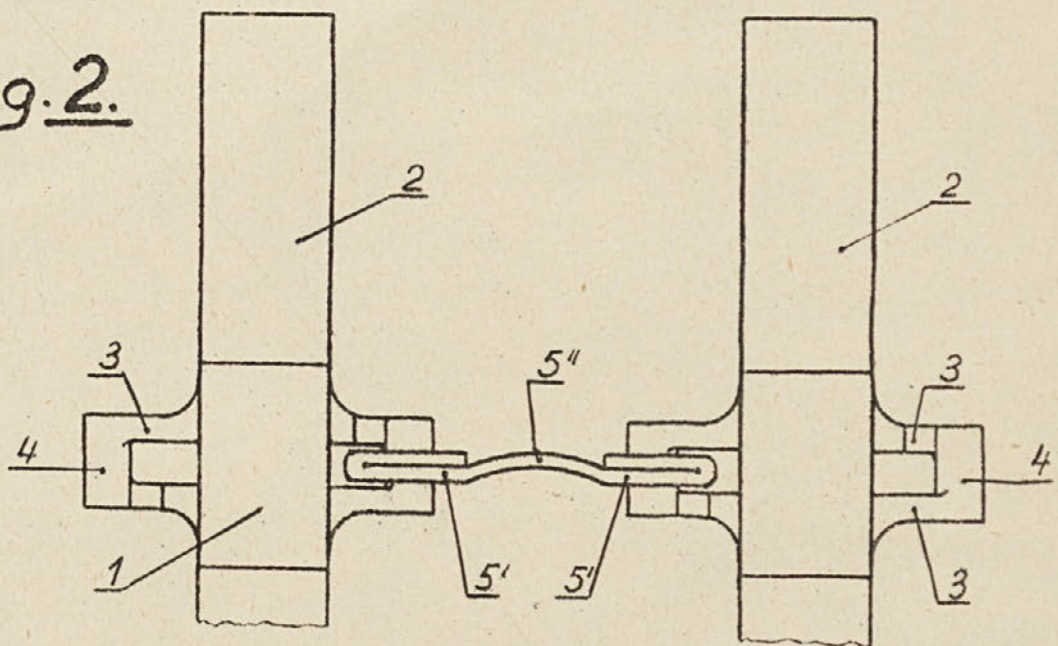


Fig. 3.

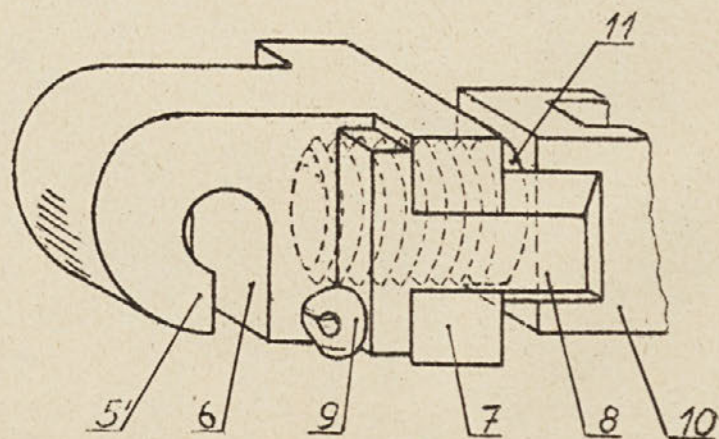


Fig 1



Fig 2

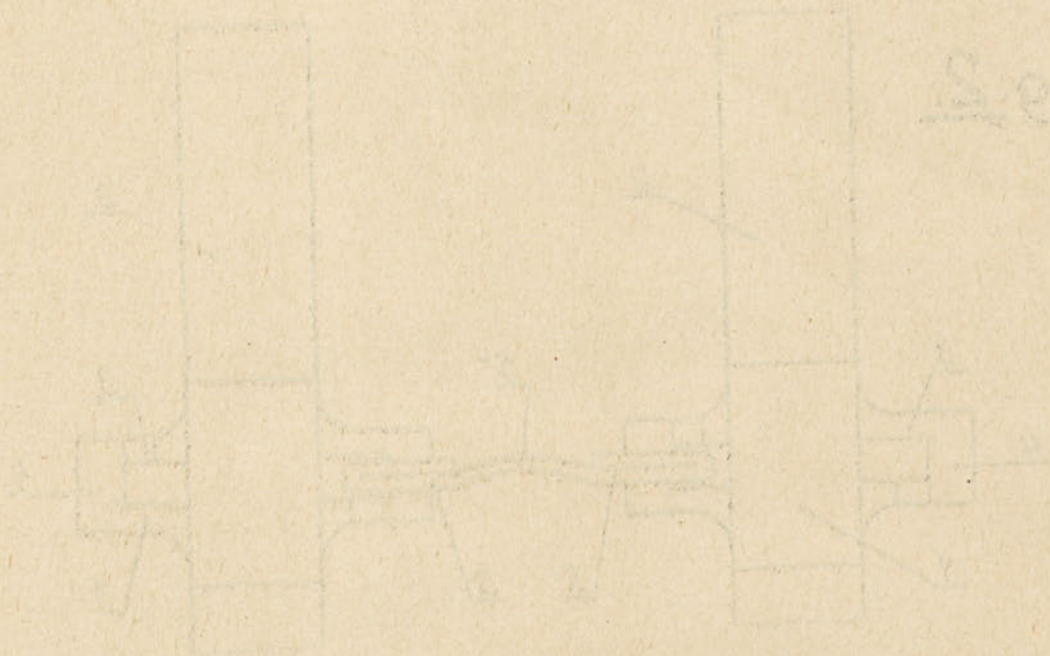


Fig 3

