

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 20 (5)

IZDAN 1 AVGUSTA 1938.

PATENTNI SPIS BR. 14150

Steckl Felix, Brašov, Rumunija i Löwy Emil, Foča, Jugoslavija.

Uredjenje za transport tereta pomoću drumskih vozila izmedju mesta sa velikom visinskom razlikom.

Prijava od 19 maja 1937.

Važi od 1 marta 1938

Naznačeno pravo prvenstva od 19 januara 1937 (Rumunija).

Pronalazak se odnosi na uredjenje po kojem se pomoću drumskih vozila mogu preduzimati transporti sa kakvog mesta koje se nalazi na kakvoj uzvišici ka kakvom niže nalazećem se mestu ili obratno. Pronalazak se sastoji u tome, što se između pomenutih mesta obrazuje nagnuta ravan kao drum, koja se u podužnom pravcu deli u dva paralelna puta. Jedan put služi za saobraćaj natovarenog vozila u jednom pravcu a drugi put za saobraćaj drugog praznog vozila (po mogućnosti istog izvođenja kao i prvo vozilo) u suprotnom pravcu. Oba su vozila vezana međusobno kakvim užetom ili kablom, koje je vođeno pomoću kakve pogonske transmisije ili kakvog kočionog uređaja. Ovaj je uređaj postavljen na vrhu oba puta. Pronalazak se dalje sastoji i u tome, što se put ili drum pomoću parapeta (odbijača točkova, ivičnjaka) deli u podužnom pravcu i oba su puta po svojoj spoljnoj ivici ograničena po jednim parapetom (odbijačem točkova, ivičnjakom).

Ovo se uredjenje korisno primenjuje kod takvih terena, kod kojih se po običnim metodima, usled strmog zemljišta ili drugih razloga, ne mogu graditi putevi ili drumovi, ili se mogu graditi samo pomoću dugačkih serpentina. Sa novim se uredjenjem mogu bez pretovara obavljati transporti sa kakvim drumskim vozilom uvek po kakvoj strmoj ravni s brega u dolinu ili u suprotnom pravcu.

Strma ravan (površina) može imati

jednolik ili različiti nagib. Drum može imati privremeni ili trajni karakter i može stoga biti izvođen iz kamena, betona, armiranog betona, asfalta, i t. d., ili biti, kod provizornog izvođenja, iz zemlje, drveta, i t. d. Oba puta mogu biti proizvoljne širine, no ipak je najkorisnija širina od približno dva metra, pošto ova širina dopušta saobraćaj svih drumskih vozila, kao kola, kamiona, automobila, sanki, i t. d.

Parapeti (odbijači točkova, ivičnjaci) su namenjeni tome, da spreče skretanje vozila sa puta. Na užetu čvrsto vezana vozila imaju težnju da najkraćim putem dospu od početne ka krajnjoj tački, tako, da teorijski prelaze put u pravoj liniji. U praksi se ipak javljaju smetajući faktori koji čine nemogućim kretanje u prvoj liniji; tako na primer mogu vozila biti jednostrano opterećena ili da nisu pravilno vezana za uže, ili može put imati neravnine, i t. d. Da bi se vozila održala na pravilnoj putanji, ona potrebuje vodenje što se izvodi pomoću pomenutih parapeta (odbijača točkova).

Da bi se trenje sa vozilima održavalo što je moguće manjim parapeti (odbijači točkova) se izvode sa glatkom površinom i zaobljenom glavom. Odbijači točkova mogu u konačnom obliku biti izvođeni iz kamena, opeke, betona, armiranog betona, i t. d. ili na provizoran način iz drveta. Debljina parapeta zavisi od vrste i opterećenja saobraćajnih vozila. Kod stabilne konstrukcije mogu odbijači točkova biti

izabrani približno u debljini od 50 cm i u visini od 30 cm. Dubina fundamenta zavisi od kvaliteta zemljišta.

U slučaju da se odbijači točkova izvođe iz drveta, korisno se upotrebljuje oblo drvo sa približnim prečnikom od 30 cm. Oblo drvo, koje služi kao parapet, utvrđuje se pomoću drvenih klinova za drvene pragove; pragovi — koji su takode izvedeni iz oblog drveta — čvrsto se drže pomoću kolja pobijenog u zemlju. Rastojanje između pragova zavisi isto tako od kvaliteta zemljišta; ono ipak ne treba da prelazi dužinu od dva metra.

Kao uređaj za kočenje može biti upotrebljen svaki poznati sistem, pod pretpostavkom, da on pruža mogućnost, da se brzina vozila reguliše i da se po potrebi vozila njime mogu uvek zaustaviti.

Kao pogon može služiti ili gravitaciona snaga korisnog tereta koji se vodi na niže, ili kakav motor.

Gravitacija se upotrebljuje u tom slučaju, kad je težina korisnog tereta koji se vozi niz breg veća no otpor kretanog vozila. Ako je pak gravitaciona sila i suviše mala ili ako se korisni teret transportuje uzbrdo, to je potreban motorni pogon.

Na priloženom je nacrtu pronalazak pokazan na dva oblika izvođenja: na sl. 1, 2 i 3 u konačnom obliku, i to u podužnom preseku, u izgledu odozgo i u poprečnom preseku. Na sl. 4, 5 i 6 pak u provizornom obliku iz drveta i zemlje, isto tako u podu-

žnom preseku, u izgledu odozgo i u poprečnom preseku.

Na sl. 1, 2 i 3 je sa **a** obeležena nagnuta ravan (površina), sa **b** tri parapeta (odbijača točkova) a sa **c** kočioni uređaj.

Na sl. 4, 5 i 6 je sa **a** obeležena nagnuta ravan (površina), sa **b** tri parapeta (odbijača točkova) iz oblog drveta i sa **c** kočioni uređaj. U poslednjem je slučaju put graden direktno na prirodnom terenu, snabdeven je sa pragovima **d**, koji su utvrđeni pomoću kolja **e**.

Patentni zahtevi:

1.) Uređenje za transport tereta pomoću drumskih vozila od jednog mesta ka drugom, između kojih postoji velika visinska razlika, naznačeno time, što transportnu putanju u vidu nagnute ravni sačinjava drum, koji je podužno podeljen u dva paralelna puta, od kojih jedan služi za saobraćaj natovarenog drumskog vozila u jednom pravcu, a drugi put za saobraćaj praznog vozila u suprotnom pravcu.

2.) Uređenje po zahtevu 1, naznačeno time, što se podužna podela drumu, izvođe na pomoću parapeta (odbijača točkova) i što je na spoljnoj ivici puteva isto tako izvođen po jedan parapet (odbijač točkova), koji parapeti (odbijači točkova) sprečavaju, da vozila skrenu sa drumu (nagnute ravni, površine).

Fig. 1

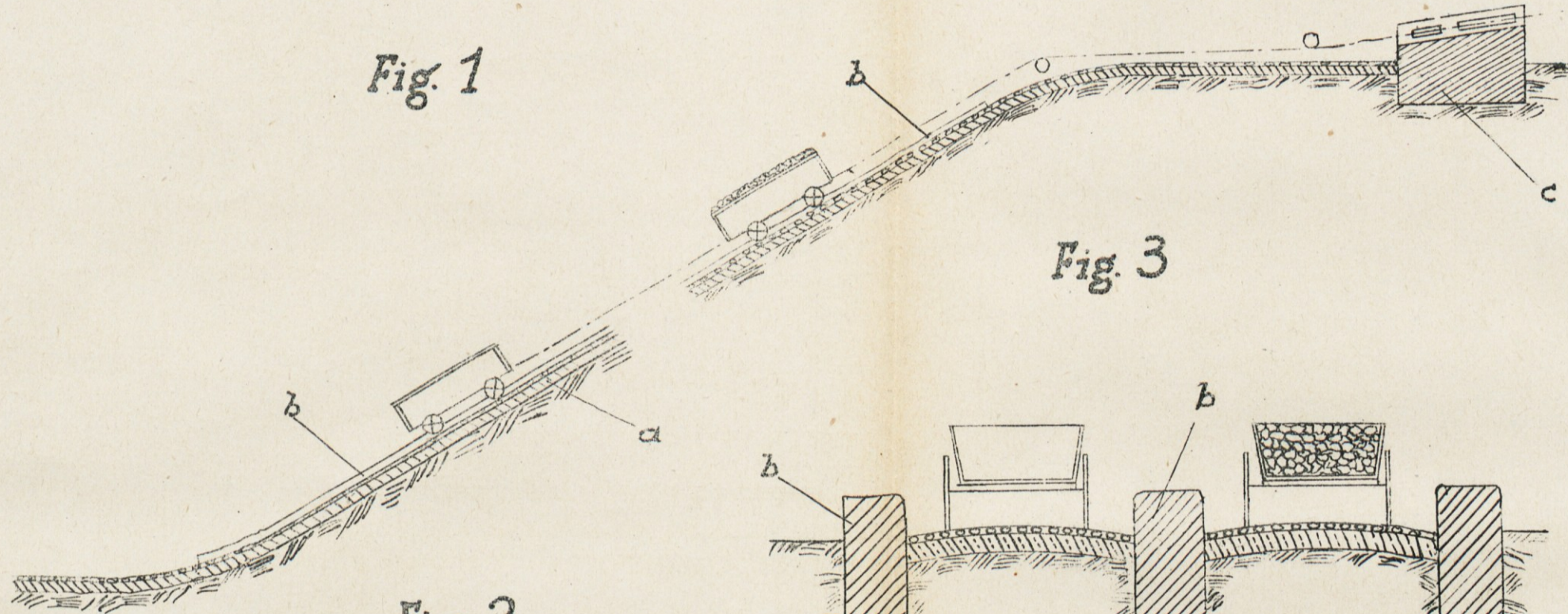


Fig. 3

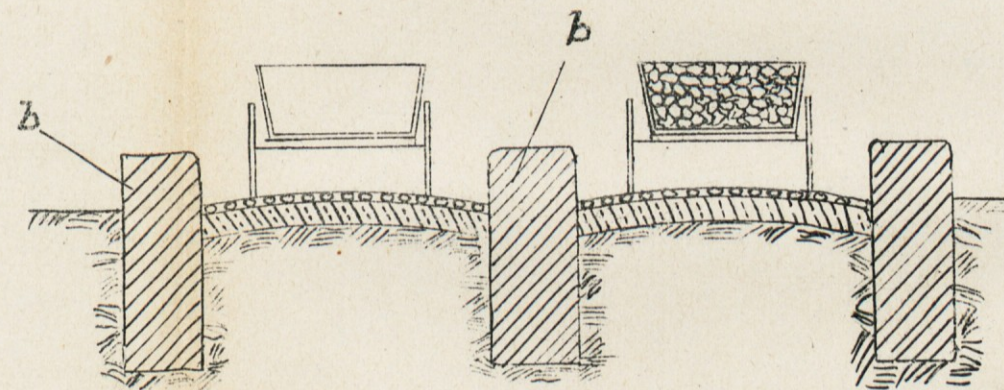


Fig. 2

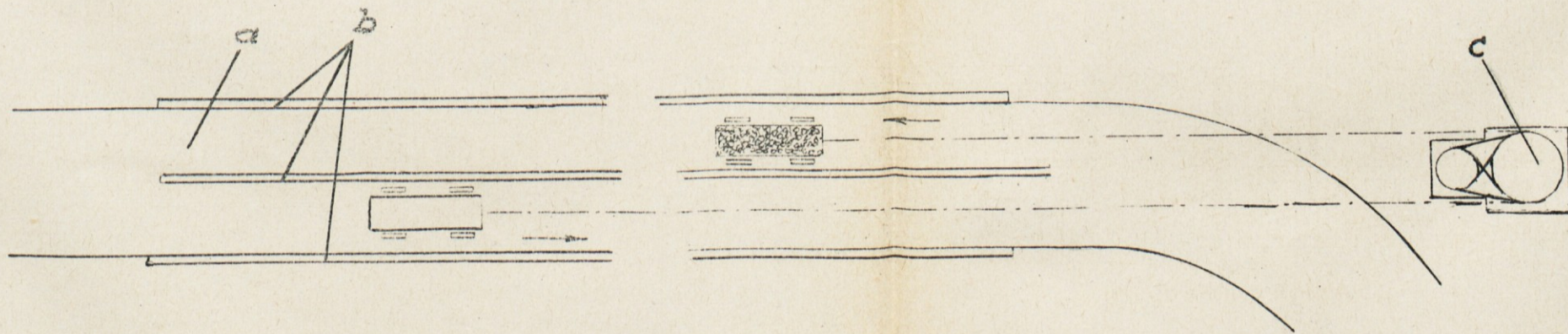


Fig. 4

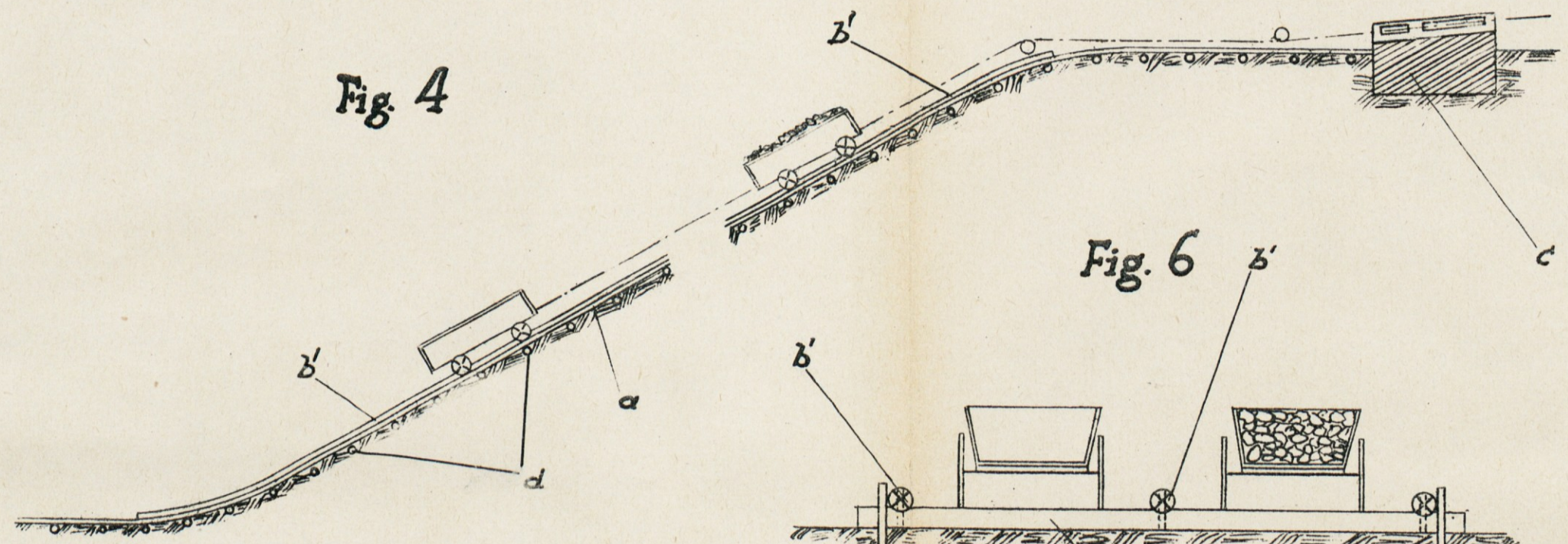


Fig. 6

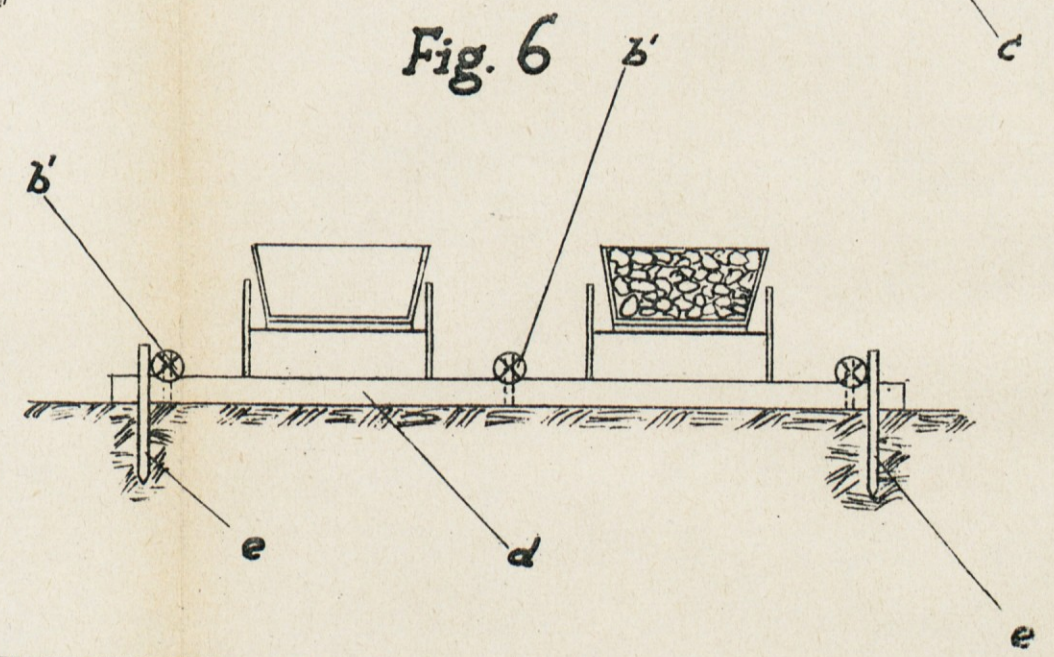


Fig. 5

