

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 63 (5)

IZDAN 1 OKTOBRA 1938.

PATENTNI SPIS BR. 14296

Akciová společnost dřive Škodovy závody v Plzni, Praha i Ing. Zubaty Josef, Plzen, Č. S. R.

Uredjaj za zaštitu protiv klizanja za pogonske i klatljive osovine motornih vozila sa dvostrukim obručima.

Prijava od 6 novembra 1937.

Važi od 1 aprila 1938.

Naznačeno pravo prvenstva od 22 decembra 1936 (Č. S. R.).

Dosadašnji uredaji za zaštitu klizanja nisu bili dovoljno vođeni na točkovima vozila i lako isklizavali, naročito pri prelazanju preko terenskih prepreka, na kojima se vrši naizmenično naginjanje oba pogonska točka, koji vode traku uredaja za zaštitu protiv klizanja. Tome se katkada pomagalo upotrebom čeličnog užeta, koje prolazi kroz sve vodiljne ispade pojedinih članova guseničastog lanca. Čak i kad je željeno dejstvo postizano na ovaj način u izvesnoj meri, bila je izdržljivost užeta s obzirom na stalno trenje usled prisustva zemlje, peska itd., i suviše mala, da su se ipak imale česte smetnje u pogonu.

Dalja nezgoda do sada poznatih uredaja se sastojala u tome, što je guseničasti lanac točkovima vozila bio kretan samo trenjem i često se dešavalo, da po njegovom delimičnom trošenju i labavljenju nastupi klizanje između pogonskih točkova i guseničastog lanca, usled čega je cilj ovog uredaja bio potpuno promašen.

Sve se ove nezgode potpuno otklanjaju uredajem po pronalasku trake uredaja za zaštitu protiv klizanja, koji se istina isto tako kao i do sada poznate trake sastoji iz članova sa zahvatnim papučama i delova za vezu, ali su članovi snabdeveni vodiljnim zidovima, između kojih deluju plosnati delovi za vezu. Na ovaj se način međudelovi dobro vode i obezbeđuje se u svima prilikama stalni međusobni zahvat delova za vezu sa članovima, a da ne budu potrebni naročiti osiguravajući elementi, kao n. pr. rascepke, čivije, užad ili t. sl.

Uredaj po pronalasku je stoga veoma jednostavan, što je od velikog značaja po sigurnost pogona.

Prinudni zahvat između točkova vozila i guseničastog lanca se po pronalasku izvodi pomoću zupčanog kotura, koji je na jednostavan način utvrđen između oba točka vozila imože ostati ugrađen, i kad se guseničasti lanac ne upotrebljuje. U zaseke na zupčanom koturu zahvataju tada na članovima, odnosno na delovima za vezu postavljeni ispadi, tako, da traka ne klizi po točkovima ni pri nedovoljnom trenju.

Jedan radi primera oblik izvođenja uredaja po ovom pronalasku je pokazan na priloženom nacrtu, na kojem sl. 1 pokazuje traku u izgledu sa strane, sl. 2 u izgledu odozgo, dok sl. 3 pokazuje traku koja naleže na točkove vozila, u čeonom izgledu. Sl. 4 pokazuje uredaj za zaštitu protiv klizanja po pronalasku montiran na točkovima kakvog vozila sa dve pogonske osovine.

Pojedini glavni članovi 1 trake, odnosno guseničastog lanca se obrazuju iz presovanih delova ili livenih delova, koji imaju proširene stope (papuče) 2, na kojima su predviđeni podesni ispadi, u cilju postizanja boljeg zahvatanja u zemljište. Članovi 1 imaju klinasti oblik i zahvataju između oba pneumatična obruča 3, 3', da bi vodili guseničasti lanac u podužnom pravcu. Na obe strane prelazi klin u vodiljne zidove 4, 4', koji su međusobno vezani pomoću čepova 5, 5' koji se najpodesnije sa-

stoje iz jednog dela sa članom 1. Članovi se međusobno vezuju pomoću delova 6 za vezu, čiji se oblik bira s obzirom na naročite ciljeve, koji treba da se ispune. U pokazanom primeru su oni izvedeni kao zatvorene uzengije, čiji je deo 7 namenjen za prenošenje sile vučenja i stoga je izveden kao poluga odgovarajućeg preseka, na čija su oba kraja predviđeni useci 8, 8' za zahvat čepova 5, 5'. Sa ovim delom paralelni poprečni deo uzengije je izveden na izvesnom rastojanju kao vodiljna ploča 9, koja je tako široka, da dodiruje oba pneumatična obruča 3, 3' i isto tako služi za vodenje guseničastog lanca. Oba dela 7 i 9 se međusobno vezuju pomoću krila 10, 10', koja sa izvesnim slobodnim međuprostorom zahvataju u vodiljne zidove člana 1 i izvode trajan zahvat između članova 1 i međučlanova 6. Kao što se vidi iz nacrtu, ovaj zahvat omogućuje savijanje guseničastog lanca odgovarajući vozilu, kao i podešavanje prema neravninama terena. Osim toga omogućuje on isto tako u malim granicama poprečno kretanje članova i to usled slobodnog međuprostora između krila 10, 10' i vodiljnih zidova 4, 4'. Usled tako izabranog oblika međudela se obezbeđuje trajno vodenje guseničastog lanca i sprečava se potpuno njegovo isklizavanje.

Za izvlačenje čepova 5, 5' u useke 8, 8' su svagda u jednom od zidova predviđeni podesni useci 11, koji po izvesnom obrtnom pomeranju oko čepova 5, 5' omogućuju bočno uvlačenje ili izvlačenje međudela 6 u, odnosno iz zahvata sa članom 1.

Da pogon guseničastog lanca ne bi bio samo zavisan od trenja, izvodi se zahvat pomoću kotura 12, koji je izveden iz kakvog podesnog materijala, n. pr. iz tvrdog čeličnog lima i utvrđen je na glavčini pogonskog točka, i to tako, da se nalazi montiran između oba točka i čvrsto se dr-

ži pomoću zavrtnjeva koji služe za utvrđivanje točkova. U cilju zahvata sa koturom 12 su na članovima 1, u datom slučaju i na međudelovima 6 predviđeni podesni ispadi 13, 13' a kotur 12 je snabdeven odgovarajućim usecia, u koje zahvataju ovi ispadi. Visina ispada 13, 13' je tako odmerena, da kotur 12 može dobiti znatno manji prečnik od pneumatičnih obruča, da ne bi bio od smetnje njihovom elastičnom postavljanju.

Patentni zahtevi:

1) Uredaj za zaštitu protiv klizanja za pogonske i klatljive osovine motornih vozila sa dvostrukim obručima, čija se guseničasta traka, koja je postavljena u međuprostoru između dvostrukih točkova, sastoji iz zahvatnih članova sa papučama i delova za vezu, naznačen time; što su članovi (1) snabdeveni vodiljnim zidovima (4, 4') i po sebi poznatim čepovima (5, 5') za vezu, u koje zahvataju pljosnati delovi (6) za vezu, pri čemu su traka kao i pogonski točak u datom slučaju snabdeveni sredstvima za prinudan zahvat trake sa točkom.

2) Uredaj za zaštitu protiv klizanja po zahtevu 1, naznačen time, što su međudelovi (6) izvedeni kao zatvorene uzengije, čija bočna krila (10, 10') sa malim slobodnim međuprostorom zahvataju između vodiljnih zidova (4, 4') članova (1), dok gornji prošireni deo (9) međudelova u normalnom položaju dospeva do naleganja na dvostruki obruč (3, 3') točkova.

3) Uredaj za zaštitu protiv klizanja po zahtevu 1 i 2, naznačen time, što su članovi (1) ili međučlanovi (6) u datom slučaju oba dela (1, 6) na stranama točka snabdeveni ispadima (13, 13'), koji zahvataju u useke zahvatnog kotura (12) koji je postavljen na glavčini pogonskog točka između oba pneumatična obruča.



