

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 63 (3)

IZDAN 1 MAJA 1937.

PATENTNI SPIS BR. 13294

Akciová společnost dříve Škodovy závody v Plzni, Praha i Rezler Emil, Plzen,
Č. S. R.

Raspored traka za vozila sa guseničastim lancima.

Prijava od 3 jula 1936.

Važi od 1 novembra 1936.

Naznačeno pravo prvenstva 17 jula 1935 (Č. S. R.).

Dosadanje konstrukcije rasporeda traka za vozila sa guseničastim lancima bile su tako izobražene, da su obrtne osovine nosačkih koturova stajale upravno na glavnu osovinu vozila I-I, kao što je to naznačeno na sl. 1. Ovaj raspored je odgovarao samo kod vožnje po ravnom terenu, kada su oba kotura jednoga para bila ravnomerno opterećena, i kada je bilo njihovo abanje ravnomerno. Kada se pak vozilo kretalo po normalno ispučenom profilu druma, nastupao je slučaj, koji se vidi na levoj polovini sl. 1, pri čemu je samo unutrašnji kotur bio puno opterećen i čije je abanje time bilo udvostručeno, bez obzira na nedostatke, koji su nastajali usled neravnomernog opterećenja na celom rasporedu traka.

Ovo jednostrano abanje uklanja se gotovo potpuno pomoću rasporeda traka-te sprave na vozilima sa guseničastim lancima u smislu pronalaska, koji se osniva na tome, da su obrtne osovine nosačkih koturova rasporedene koso i da međusobno u pravcu osovine vozila na strani okretnoj prema tlu zaklapaju tup ugao tako, da su koturovi koso položeni.

Da bi se postiglo ravnomernije raspodeljivanje opterećenja, ravnomernije abanje i manji otpor kod vožnje profil trake na aktivnoj površini izrađuje se bombirano a zahvatni češljevi proširuju se od ivica prema sredini tako, da se vozilo još bolje može da prilagodi vožnji na raznomlikom terenu.

Na sl. 1 do 5 predstavljeni su kako

stari raspored sprave trake (sl. 1), tako i nov raspored u smislu pronalaska (sl. 2-5), pri čemu uvek jedna polovina (leva) sl. 1 - 3 pokazuje odnose kod vožnje na ispučenom drumu, dok tome na protiv desne polovine pokazuju ravan teren. Na sl. 4 i 5 je pretstvljeno primera radi jedno izvodenje dela bombirane trake i to na sl. 4 u izgledu sa strane i sl. 5 u izgledu u pravcu strele na hvatajuću površinu trake.

Na sl. 1 - 3 sa 1 je obeleženo stvarno vozilo, sa 2 su obeleženi nosački kraci, sa 3 spoljašnji nosački valjci, sa 3' unutrašnji nosački valjci odn. koturovi, a sa 4 traka.

Kao što se sa desne strane sl. 1 vidi, sprava trake je ravnomerno opterećena jedino na ravnom terenu, kada se pritisak ravnomerno raspodeljuje na svima koturovima. Kada se pak vozilo n. pr. kreće na ispučenom drumu (vidi levu polovinu sl. 1), to površinu druma dodiruje samo unutrašnja ivica trake 4 te su samo unutrašnji koturovi 3' opterećeni. Ovi se stoga nerazmerno više abaju tako, da posle kratke upotrebe u pogonu svi nosački koturovi moraju da budu izmenjeni.

Na sl. 2 je pokazan raspored prema pronalasku. Obe sprave trake su nagnute i to tako, da osovinu a koturova u glavnoj osovini I-I vozila na strani okrenutoj prema drumu zaklapaju tupi ugao b. Time se postiže, da se kod menjanja vožnje na ravnom i ispučenom terenu opterećenje svih koturova ravnomernije raspodeljuje i u znatnoj se meri smanjuje i njihovo abanje.

Kao najekonomičniji postaje ipk po-

gon kao i vožnja kada se izvrši raspored traka prema sl. 3 - 5. U tome primeru ostaju koturovi za vreme vožnje kako po ravnom, tako i po krivom terenu usled bombiranosti traka 4 odn. usled izvođenja njenih članova, gotovo stalno ravnomerno opterećeni tako, da se pogon vrši potpuno mirno. Kada se vozilo kreće po ispučenom drumu, pomera se pritisak glavne osovine c nešto u pravcu prema unutrašnjosti vozila u osovinu c', što praktično nema gotovo nikakvog značenja za opterećenje koturova 3,3'. Kod vožnje po ravnom terenu pomera se obrnuto pritisak iz c u c'', kao što se to vidi na desnoj polovini sl. 3, pa i ova promena pritiska ne može više nepovoljno da deluje na sistem traka, bez obzira na to, što se time neznatna abanja unutrašnjih koturova 3' izravniavaju, koja bi mogla da nastupe prilikom vožnje po neravnom terenu.

Da bi se postiglo i ravnomerno abanje stvarne trake 4, ponajbolje je da se ona izradi na način pretstavljen na sl. 4 i 5. Traka se sastoji od pojedinih elemenata 4', 4'', 4''', koji su međusobno povezani čepovima 5. Svaki je član na obe široke strane snabdeven spojnim okcima 6 za čepove 5 a na donjoj strani je izraden sa delovima hvatačkih češljeva. 7. Pomoću sastavljanja i upravljanja jedno na drugo pojedinih članova ispod svakog čepa se obazuje skroz prolazeći hvatački češalj 7. U smislu pronalaska ovaj hvatački češalj je uži na ivicama i širi se prema osovini trake do najširega mesta bombiranja. Time nastaje najšira površina u osovini trake 4

t j. na najvišem mestu češlja, gde deluje i najveća komponenta težine vozila pa se prema tome vrši i najveće abanje. Po najnižim ivicama trake vozilo se kreće ređe pri čemu se usled užih krajeva češljevi brže abaju, no u sredini. Ovo ima za posledicu potpuno izjednačenje hvatačkih češljeva pa time i članova tako, da se isti mnogo bolje mogu da iskoriste no do sada.

Veličina nagiba koturova, kao i mera bombiranja traka može se proizvoljno menjati i eventualno prilagoditi postojećim pogonskim odnosima, a da se usled toga ne udaljimo od bitnosti pronalaska.

Rasporedom sistema traka prema ovom pronalasku se dakle postiže najmanje i ravnomerno abanje traka i nosačkih koturova, mirnija i ravnomernija vožnja, opastnost od kidanja traka znatno je umanjena, dok je trajanje vozila znatno povećano.

Patentni zahtevi:

1) Raspored traka za vozila sa guseničastim lancima, naznačen time što su nosački koturovi (3,3') raspoređeni koso i to tako, da su obrtne osovine (a) koturova međusobno tako postavljene u glavnoj osovini (I I) vozila (1) da na strani okrenutoj terenu, međusobno zaklapaju tup ugao (b).

2.) Raspored traka po zahtevu 1, čije su trake (4) odn. njihovi članovi po aktivnim površinama bombirani, naznačen time, da se hvatački češljevi (7) traka proširuju od ivice prema sredini.

Fig. 1.

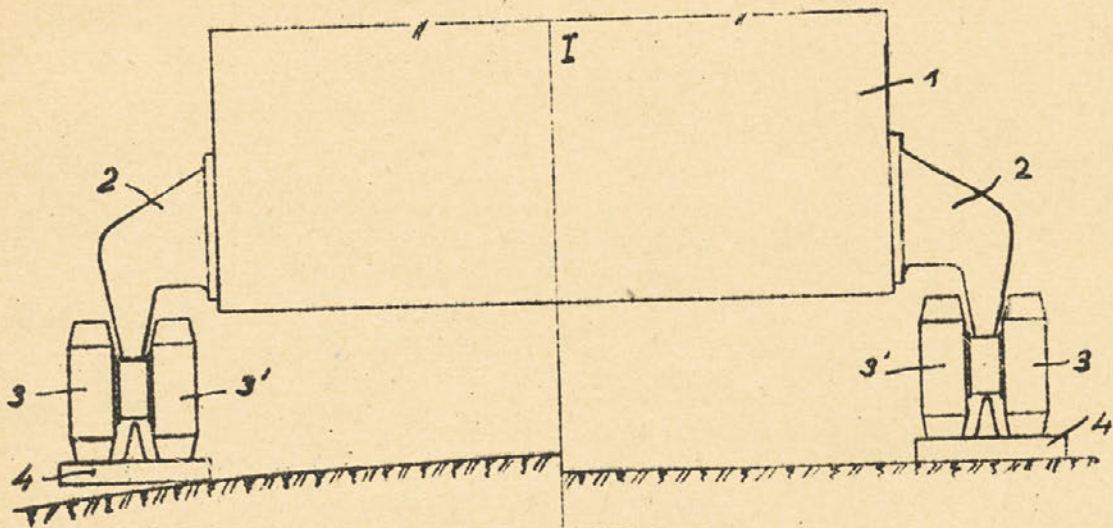


Fig. 2.

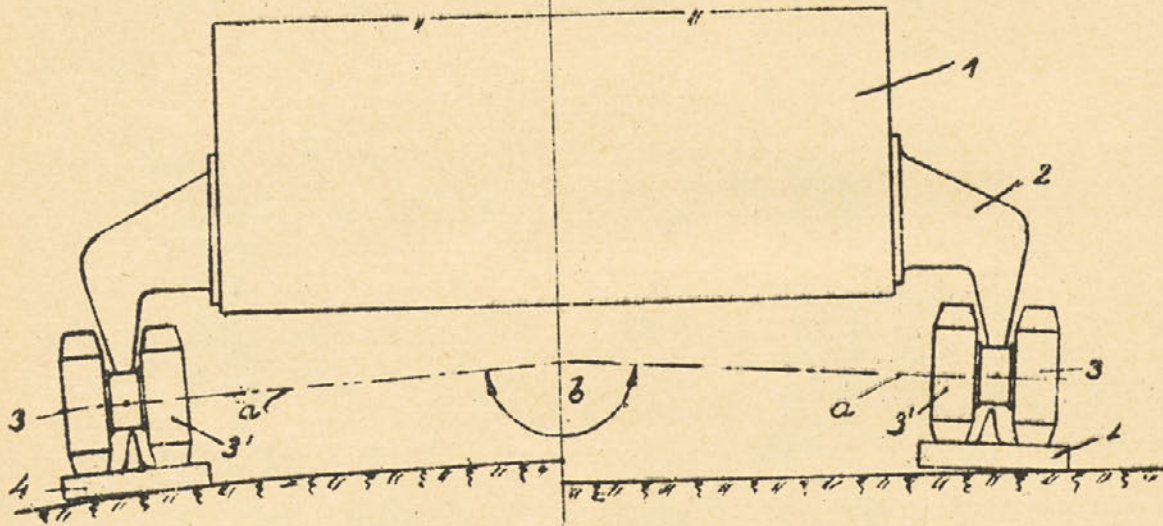


Fig. 3.

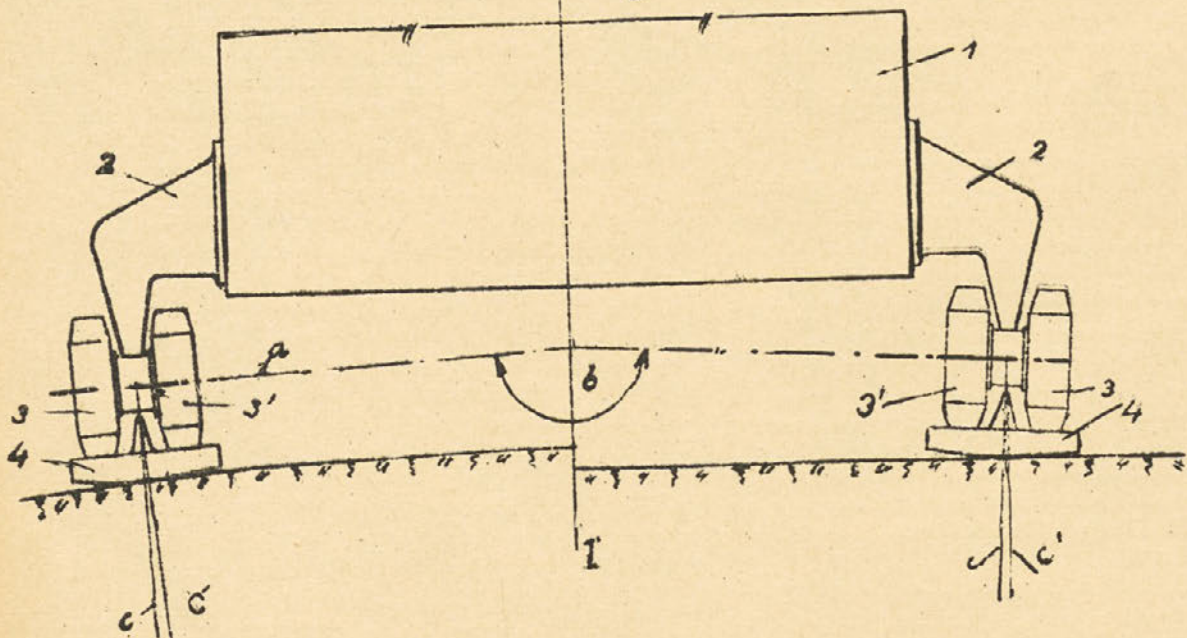


Fig. 4.

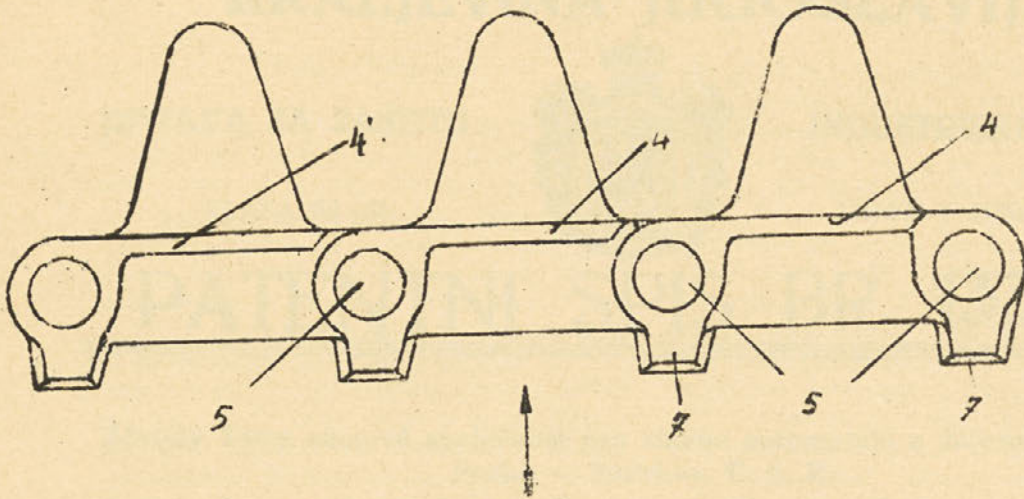


Fig 5.

