

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU

Klasa 35 (3)



INDUSTRIJSKE SVOJINE

Izdan 1. Oktobra 1931.

PATENTNI SPIS BR. 8368

**Ganz & Co., Elektrizitäts-, Maschinen-, Waggon- und Schiffsbau A. G.,
Budapest, Mađarska.**

Stabilizator naročito za rečne bagere.

Prijava od 12. augusta 1930.

Važi od 1. januara 1931.

Traženo pravo prvenstva od 21. augusta 1929. (Mađarska.)

Kod bagera materijal, koji se prenosi po dugoj transportnoj traci, prouzrokuje jednostrano opterećenje, koje teži da bočno preturi telo lađe i tako se smanjuje njegova stabilnost. Opasnost opadanja stabiliteta je naravno u toliko veća, u koliko je uže telo (trup) lađe i u koliko je veći istovar pomoću transportne trake. Ovaj poslednji se u većini slučajeva želi, dok proširenje lađinog trupa, koje pruža veću stabilnost ne samo da poskupljuje uređaj, nego, s obzirom na delje okolnosti, stoga nije uvek dozvoljen, pošto povećanje mere širine biva ograničeno i širinom rečnih kanala. Primenjena teža za ravnotežu, koji se postavlja na drugoj strani iznad bagerovog gornjeg dela, jest samo onda korisno, kad su osnova i podupiranje konstrukcije — kao na pr. kod poslatljenog prolivtega pomera prema gore, što, kao što je poznato iz drugih razloga, dovodi u opasnost slabilnost brodskih tela. U ovim drugim domašajima upotrebe dakle normalni način uravnotežavanja ne može se za ovaj slučaj preporučiti, usled čega se i radi povećavanja stabilnosti mora tražiti drugo rešenje.

Premet ovog pronalaska jeste naprava, čiji cilj nije u prvom redu potpuno uravnotežavanje, nego poglavito povišenje stabilnosti protiv bočnog preturanja. Ali ovo može takođe biti postignuto, a da se težište ne dovodi u podužnu simetrišku ravan prodskog trupa; u smislu predhodnog brodski trup biva naime poglavito u toliko stabilni-

ji u kojiko se više uspe da se težište napravu spusti dublje.

Time odgovarajući sastoji se oblik izvođenja pronalaska iz punog, teškog cilindra, koji je u krutoj vezi sa brodskim trupom, i koji se može postaviti dublje od samog brodskog trupa, najbolje na kraju broda.

Sl. 1 pokazuje izgled bagera pozadi sl. 2 je izgled sa strane; u sl. 3 je radi primera pokazano alternativa stabilizacionog tela, koje je predstavljen u sl. 1.

Po sl. 1 i 2 sastoji se stabilizatorovo telo iz cilindra nešto užeg tela no sam brod, koji je ispunjen betonom ili kakvim drugim teškim, jeftinim materijalom. Isti je pomoću vezica 2 zgloбно obešen o konzole 3, koje su pritvrđene na kraju broda tako, da cilindar može biti obrtan u svojim ležištima koja se nalaze u vezicama 2 i tako ako se bager za vreme rada polako pomeri napred na već srazmerno uravnomerenom rečnom koritu, ne smeta mnogo kretanju bagera. No ipak kod većih promena mesta traba o tome voditi računa da stabilizatorov cilindar može biti izdignut od strane još ne neurvnatog rečnog korita, što na pr. može biti izvedeno pomoću zupčane poluge 4 i pomoću zupčanog tačka 5, koji je smešten u konsolama 6. Pogon zupčanika 5 može biti izvođen pomoću para konusnih zupčanika 7 i osovine 8 sa podesnog mesta; zupčana poluga biva pomoću vezice 9 osigurana protiv iskakanja. Podizanja cilindra 1 može naravno biti izvedeno i na

drnge načine, na pr. pomoću puževog točka i zavrtnja, a takođa i pogon može umešto pare konasnih zupčanika 7 i osovine 8 biti drukčije izveden. Zupčanik 5 možo osim toga na pr. biti kombinovan sa zapirućim mehanizmom (koji u nacrtu nije predstavljen) koji je isključen za vreme rada bage-re tako, da točak 5 pod zupčanom polugom 4 može slobodno biti obrtan, i tako je cilindar u stanju, da sleduje eventualnim neravnima rečnog korita. U slučaju da cilindar 1 treba da se podigne u vis, naravno treba zapirući mehanizam da se uključi.

Sl. 3 predstavlja jedan primer izvođenja stabilizatorovog cilindra, kod kojeg je cilindar 1 tako podeljen u dva dela 1a i 1b, da ie između ovih smešteno težište za zupčanu polugu 4. Pri zadržavanju cilindričnog oblika može izvođenju stabilizatorovog cilindra osim toga i iz drugih obzira biti veoma raznovrsno, na pr. podeljeno u više od dva dela.

Oznake 10, 11a, 11b 12, koje se mogu videti na nacrtima, jesu konstrukcioni delovi šematički predstavljenog vešanja transportne trake, koji inače stabilizatorom nisa ni u kakvom odnosu.

Patentni zahtevi:

1. Stabilizator za brodska tela, naročito za rečne bagere naznačen time, što ima

takvu vezu stabilišućeg teškog tela sa brodskim telom, da ceo raspored, u pravcu koji treba da se stabilise, obrazuje kruti sistem, pri čemu se rezultujuće težišta dobija niže od položaja težišta bez stabilizatora.

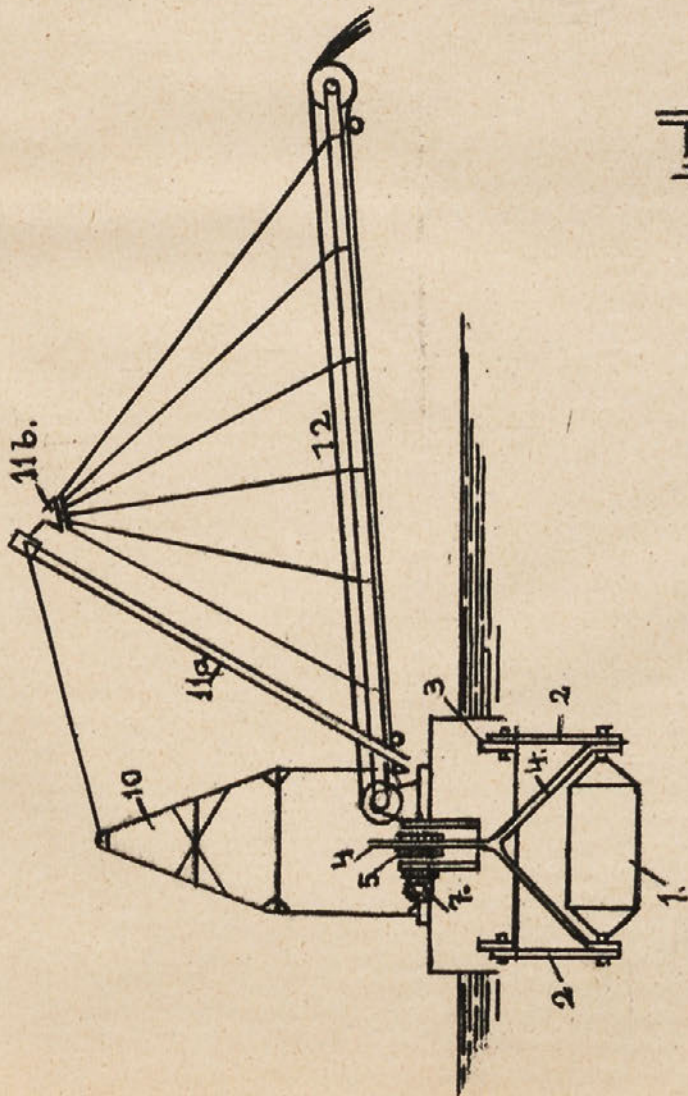
2. Oblik izvođenja naprave po zahtevu 1 naznačen time, što je vešanje stabilizatora kruto u pravcu koji treba da se stabilizuje, a u pravcu, upravnom na ovaj pravac je izveden na zglob.

3. Oblik izvođenja naprave po zahtevu 2 naznačen time, što se stabilizator sastoji iz cilindra, koji je na kraju broskog tela zglobno obešen sa osovinom koja je upravna na pravcu kretanja, koji (cilindar) se može obrtati oko ove osovine i oko vezica za vešanje pomoću pogonskog mehanizma, koji se ručno ili mašinski pokreće, može biti izdignut.

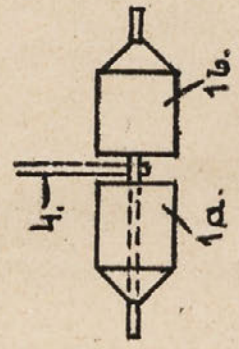
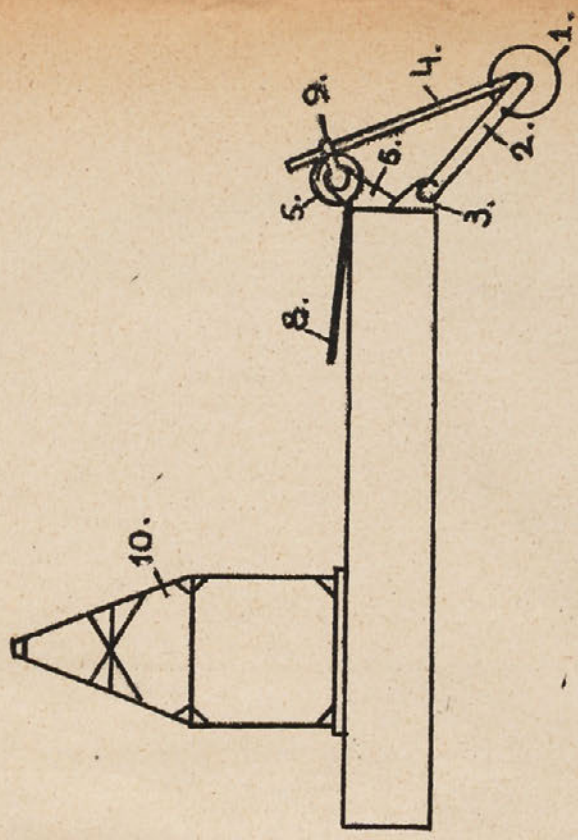
4. Alternativni oblik naprave po zahtevu 3. naznačen time, što se stabilizator sastoji iz dva ili više cilindara, koji su obrtno postavljeni na zajedničku osovinu.

5. Alternativni oblik naprave po zahtevu 5—4 naznačen time, što je u pogonski mehanizam koji izdiže stabilizator, umešten zupirući mehanizam, koji se može isključiti i uključiti i koji dozvoljava do izvesnog stepena vertikalno slobodno kretanje stabilizatora.

sl. 1.



sl. 2.



sl. 3.

