

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

Klasa 77a (4)

Izdan 1 januara 1934

PATENTNI SPIS BR. 10526

**Naamlooze Vennootschap Machinerieën - en Apparaten Fabrieken,
Utrecht, Holandija.**

Pokretno postrojenje za osvetljavanje aerodroma

Prijava od 7 septembra 1932.

Važi od 1 juna 1933.

Traženo pravo prvenstva od 5 avgusta 1932 (Nemačka).

Pronalazak se odnosi na pokretno postrojenje za osvetljavanje aerodroma, koje se sastoji iz: uređaja za osvetljenje polja za ateriranje, svetiljki za obeležavanje granica aerodroma, uređaja za signalisanje, svetiljki za obeležavanje smetnji, pokazivača pravca vetra i generatora za svetlost, i odlikuje se time, što je celokupan uređaj smešten samo na dvojim teretnim automobilima, a u datom slučaju još i na jednoj prikolici. Aerodromski uređaj treba da služi za osvetljavanje velikog aerodroma, na primer takvog koji ima veličinu 800×800 . Celokupno postrojenje je potpuno nezavisno od svakog izvora struje. Ono je potpuno pokretno, i stoga može u veoma kratkom vremenu da na svakom mestu bude stavljeno u rad. Da bi celokupan uređaj u podesnom obliku i rasporedu bio smešten na dvojim teretnim kolima, odnosno i na jednoj prikolici, bilo je dalje potrebno, da se pojedini delovi izvedu na naročiti način. Stoga je izvođenje pojedinih delova takođe predmet ovog pronalaska.

Aerodromsko postrojenje je tako podeljeno, da prva teretna motorna kola nose uređaj za osvetljenje polja za ateriranje. Ona imaju generator za svetlost, koji, kad je vozilo u niru, biva pogonjen kolskim motorom, i daje struju za osvetljavanje polja za ateriranje. Ova se kola navoze na polje za ateriranje tako, da se osvetljavanje vrši u pravcu upadajućeg vetra, t. j. u pravcu u kojem treba

da naide vazdušno vozilo koje hoće da aterira.

Druga teretna motorna kola sadrže takođe generator za svetlost, koji daje struju za dejstvo ivičnih svetiljki, za signalni uređaj, za svetiljke za osvetljavanje smetnji, za pokazivač pravca vetra i za unutrašnje osvetljenje za hangare (šatore) za vazdušna vozila. U kolima se nalazi razvodna tabla, koja, pored poznatih instrumenata, nosi još i morzeov taster za davanje svetlosnih znakova pomoću signalnih svetiljki. Dalje ova kola sadrže podužne šine na kojima leže kablovski koturi. Ove šine su na prednjem kolskom zidu pritvrđene po načinu šarnira, dok na zadnjem delu iste mogu pomoću zavrtanjskih vretena biti dizane i spuštane. Na prednjem kolskom zidu su postavljene svetiljke za osvetljavanje smetnji, koje služe za obeležavanje aeroplanskih šatora (hangara). U kolu su sa strane postavljene ivične svetiljke. Kolski krov ili prikolica nosi pokazivač pravca vetra i kablovski kotur, kao i sanduk sa rezervnim materijalom.

Kad pokretno postrojenje za osvetljavanje aerodroma prispe na aerodrom, prva motorna teretna kola odlaze na ivicu aerodroma koja se nalazi u pravcu vetra. Druga motorna teretna kola zauzimaju mesto u jednom uglu aerodroma, dok prikolica biva odgurana na mesto koje se nalazi približno u sredini jedne strane aerodroma. Ovaj se raspored da-

je najbolje videti iz sl. 1, u kojoj su teretna kola, koja nose aerodromski reflektor obeležena sa 30, 32 pretstavlja druga motorna teretna kola, a 33 pretstavlja prikolicu sa pokazivačem pravca vetra. Šatori za vazдушna vozila su obeleženi sa 34; 37 pokazuje kabl za ivično osvetljenje; 31 su ivične svetiljke; 38 su svetiljke za osvetljavanje smetnji, koje se ovde postavljaju na šatore; 36 je pripadajući kabl; i 35 pretstavlja kabl pokazivača pravca vetra.

U sl. 2 i 3 su pokazana druga motorna teretna kola, koja bi mogla biti nazvana kolima za pribor, u izgledu sa strane i u izgledu odozgo. 21 je generator za svetlost, koji može biti pogonjen kakvim eksplozionim motorom. 16 su šine, na kojima leže koturi 20 sa kablovima. Kad treba da se polože kablovi, to se šine spuštaju u nazad pomoću zavrtnajskim vretena, usled čega koturi sami od sebe izlaze iz kola, u koliko se popuštaju kočnice koje su podesno predviđene. Ako kola treba da budu ponovo natovarena, to se šine pomoću zavrtnajeva podižu u vis, usled čega valjci koji su postavljeni na šine sami od sebe dospavaju u svoj prvobitni položaj.

Razvodna tabla je obeležena sa 22.

Bočno u kolima su postavljene ivične svetiljke 17, dok se na prednjem zidu vide svetiljke 18 za osvetljavanje smetnji.

Da bi se omogućilo smeštanje na malom prostoru koji se ima na raspoloženju i da bi se uštedelo u težini, kao i iz drugih razloga, ivične svetiljke su tako izvedene, da je dovoljan jednožilni kabl za vezu svetiljki. U tom cilju ivične svetiljke bivaju napajane pomoću transformatora, koji su u primarni namotaj vezani za red. Svaka svetiljka ima svoj sopstveni transformator, koji je smešten u poluloptastom sudu. Na poklopcu suda je našrafljena cev, koja nosi svetiljku. Time ivičnim svetilkama biva dat karakter uspravnih čovečuljaka tako, da se one pri udaru pregibaju i ležu sasvim na zemlju, da bi se po tome ponovo vratile u svoj raniji uspravni položaj, a da kablovska veza ne bude poremećena. Uredaj se najbolje može videti iz sl. 7, u kojoj je pokazan poluloptasti sud sa transformatorom i cevlju na njemu postavljenom. 1 pretstavlja jednožilni kabl, 2 je transformator, 3 je sud, 4 cev, 5 je ivična svetiljka i 6 je zaštitna korpa za istu.

Da bi se svetiljke za pokazivanje smetnji smestile na malom prostoru, i da bi se mogle brzo staviti u dejstvo, to one podesno bivaju izvedene po načinu kao što je u sl. 5 i 6 pretstavljeno. U sl. 5 je

pretstavljen jedan oblik izvođenja, koji se odlikuje poklopcem 8, koji biva namaknut na šatorski krov 10, i koji se pritvrđuje pomoću kajiševa. Kabl 12 šatorskog krova nosi šteker (zabadač) 11, koji se priključuje na svetiljku 7.

U sl. 6 je svetiljka 7 snabdevena stezalicom 13, koja biva pritvrđena na čep šatorskog štapa 15. Kabl biva priključen na šteker (zabadač) 14.

Na krovu kola sa priborom nalaze se signalne svetiljke 19, od kojih su na primer 4 crvene a 4 zelene. One mogu sa razvodne table 22 po izboru biti uključivane. Pomoću morzeovog tastera sa razvodne table moguće je, da se ove svetiljke puštaju da svetle prema morzeovoj azbuci.

U sl. 2 i 3 je pretstavljena prikolica sa pokazivačem 24 pravca vetra. Pokazivač 24 pravca vetra se sastoji iz šupljeg tela približno aeroplanskog oblika, koje je pokretno postavljeno na obrtnim čepovima 23 koji su smešteni u kugličastim ležajima. Pokazivač pravca vetra u vidu slova T sastoji se iz profilisanog gvožđa i limanih ploča. Površine bivaju ukružene pomoću koritastog kljuna 26, koji u svojoj unutrašnjosti nosi sijalice 27. Koritasti kljun je i gore pokriven matiranim staklom koje je armirano žicom, tako da noću osvetljeno T postaje vidljivo. Krajevi poprečnog i podužnog dela se mogu preklapati tako, da pokazivač pravca vetra za vreme vožnje može biti sklopljen, kao što se to vidi iz slika 2 i 3.

Sl. 4 pokazuje pokazivač pravca vetra u razvijenom stanju, i raspoznaju se krajevi 25 koji se mogu preklopiti.

Prikolica nosi osim toga i kotur 28, sa kablom, pomoću kojeg pokazivač pravca vetra biva priključen na kola sa priborom. Osim toga ona sadrže sanduk 29 sa rezervnim materijalom. Za vreme rada prikolica biva odgurana od kola sa priborom i od skloništa za vazдушna vozila, da ne bi dospela u zaklon od vetra.

Da bi se olakšalo dobavljanje alata i rezervnih delova, oboja teretna motorna kola su podesno izvedena istoga tipa i opremljena su istim šasijama.

Patentni zahtevi:

1. Pokretno postrojenje za osvetljavanje aerodroma, koje se sastoji iz uredaja za osvetljavanje polja za ateriranje, svetiljki za obeležavanje granica aerodroma, signalnog uredaja, svetiljki za pokazivanje smetnji, pokazivača pravca vetra i generatora za svetlost, naznačeno time, što je celokupan uredaj smešten na dvo-

jim teretnim motornim kolima i na jednoj prikolici.

2. Pokretno postrojenje po zahtevu 1, naznačeno time, što jedna teretna motorna kola sadrže uređaj za osvetljenje polja za ateriranje i pripadajući generator za svetlost, a druga sadrže uređaj za ivično osvetljenje, svetiljke za pokazivanje smetnji, razvodnu tablu, generator za svetlost i koture sa kablovima, dok je na prikolici smešten pokazivač vetra sa koturom sa kablom.

3. Pokretno postrojenje po zahtevu 1 do 2, naznačeno time, što su u drugim teretnim motornim kolima postavljene podužne šine (16) za prijem kablovskih koturova (20), koje su zglobno pritvrđene na prednjem zidu kola, dok se na zadnjem kraju kola mogu pomoću zavrtanjskih vretena podizati i spuštati.

4. Pokretno postrojenje po zahtevu 1 do 3, naznačeno time, što su u drugim teretnim motornim kolima smeštene svetiljke (18) za osvetljavanje smetnji i ivične svetiljke (17), dok krov kolski nosi signalne svetiljke (19).

5. Pokretno postrojenje po zahtevu 1 do 4, naznačeno time, što je na razvodnoj tabli (22) predviđen uređaj za rad signalnim svetiljkama (19).

6. Pokretno postrojenje po zahtevu 1 do 5, naznačeno time, što su svetiljke (7) za osvetljavanje smetnji snabđevene poklopcima (8) i kajiševima (9), odnosno stezalicama (13).

7. Pokretno postrojenje po zahtevu 1 do 6, naznačeno time, što ivične svetiljke (17) djeluju pomoću transformatora vezanih na red.

8. Pokretno postrojenje po zahtevu 1 do 7, naznačeno time, što su ivične svetiljke (17) vezane pomoću jednožilnog kabla.

9. Pokretno postrojenje po zahtevu 1 do 8, naznačeno time, što su svetiljke za osvetljavanje aerodroma izvedene po načinu čovečuljaka (sl. 7) koji se uvek vraćaju u svoj uspravni položaj.

10. Pokretno postrojenje po zahtevu 1 do 9, naznačeno time, što se pokazivač (24) pravca vetra sastoji iz šupljeg tela približno aeroplanskog oblika, čije su površine ukružene koritastim udubljenjima (26), u kojima se nalaze sijalice (27).

11. Pokretno postrojenje po zahtevu 1 do 10, naznačeno time, što se krajevi (25) krila pokazivača (24) vetra mogu preklapati.

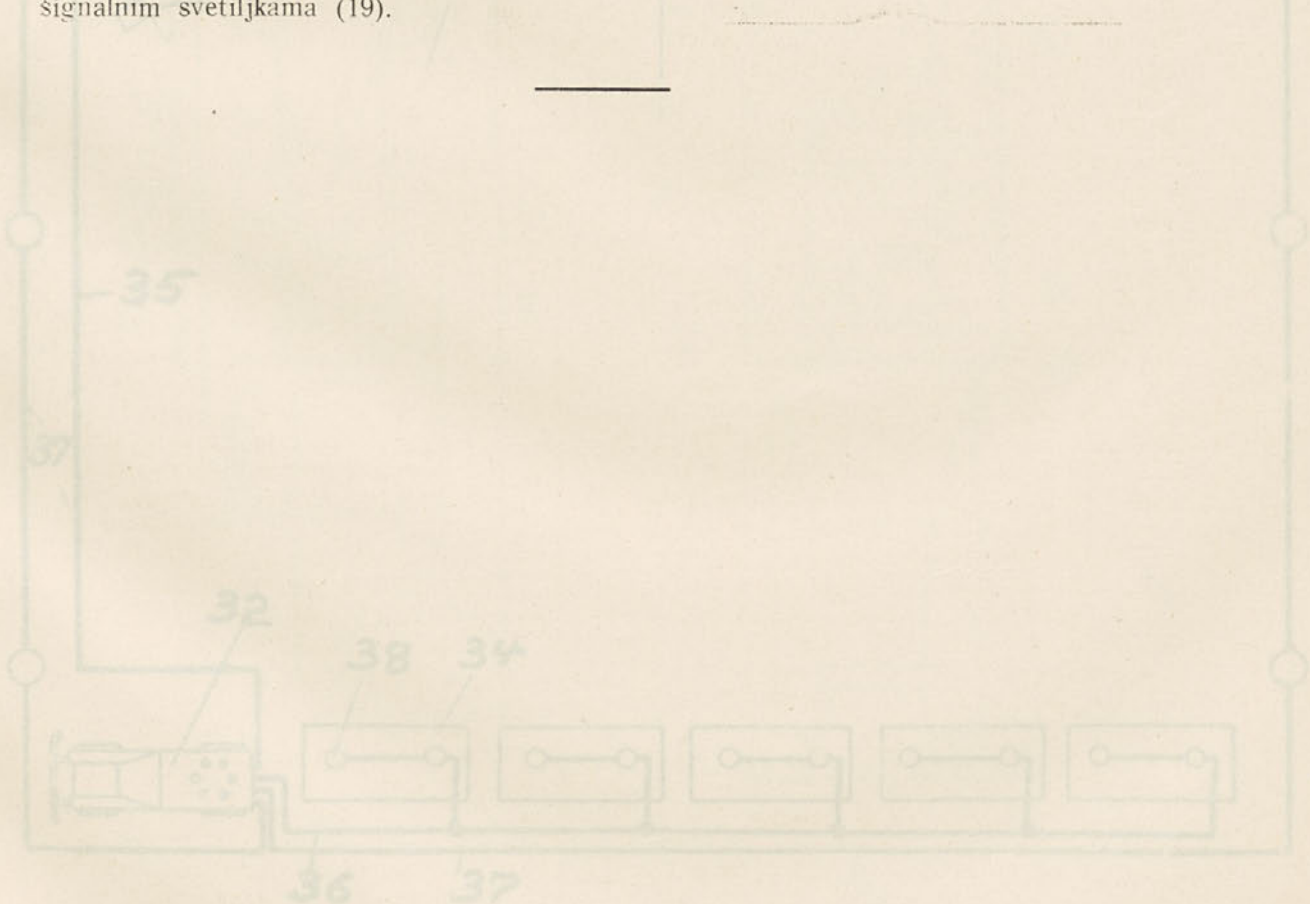
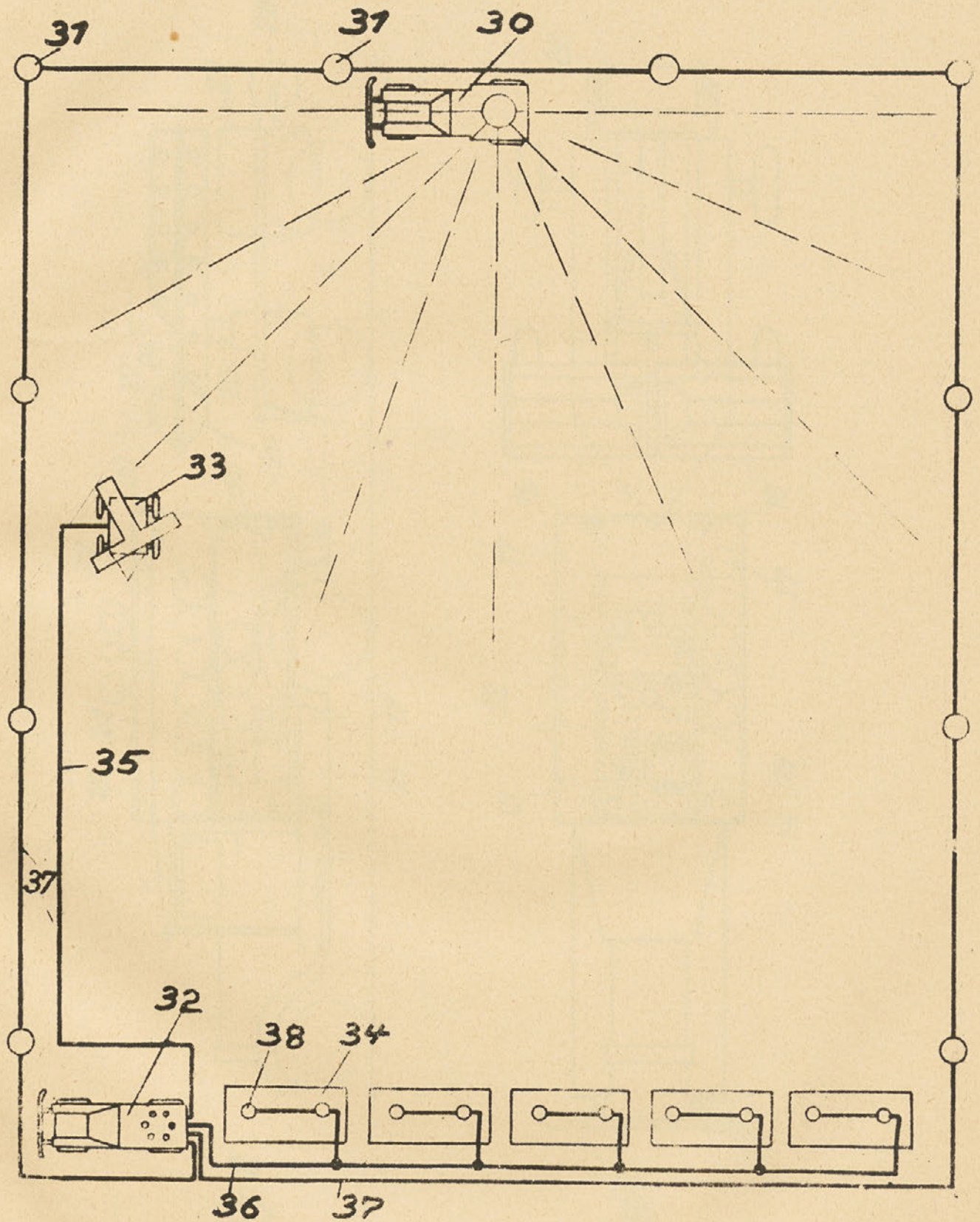


Fig. 1



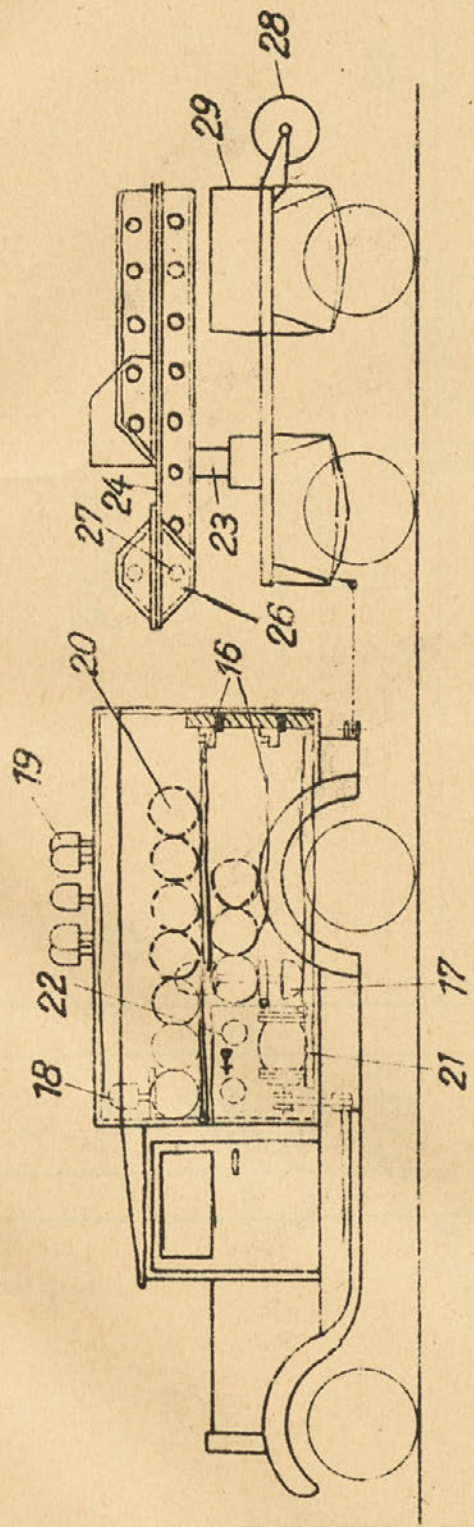


Fig. 2

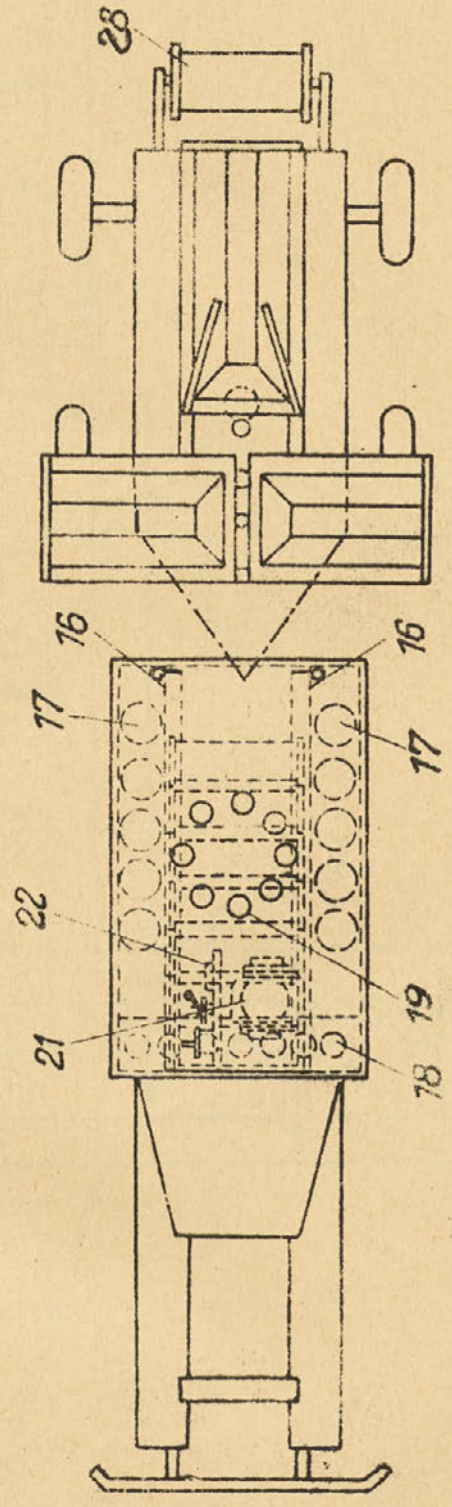
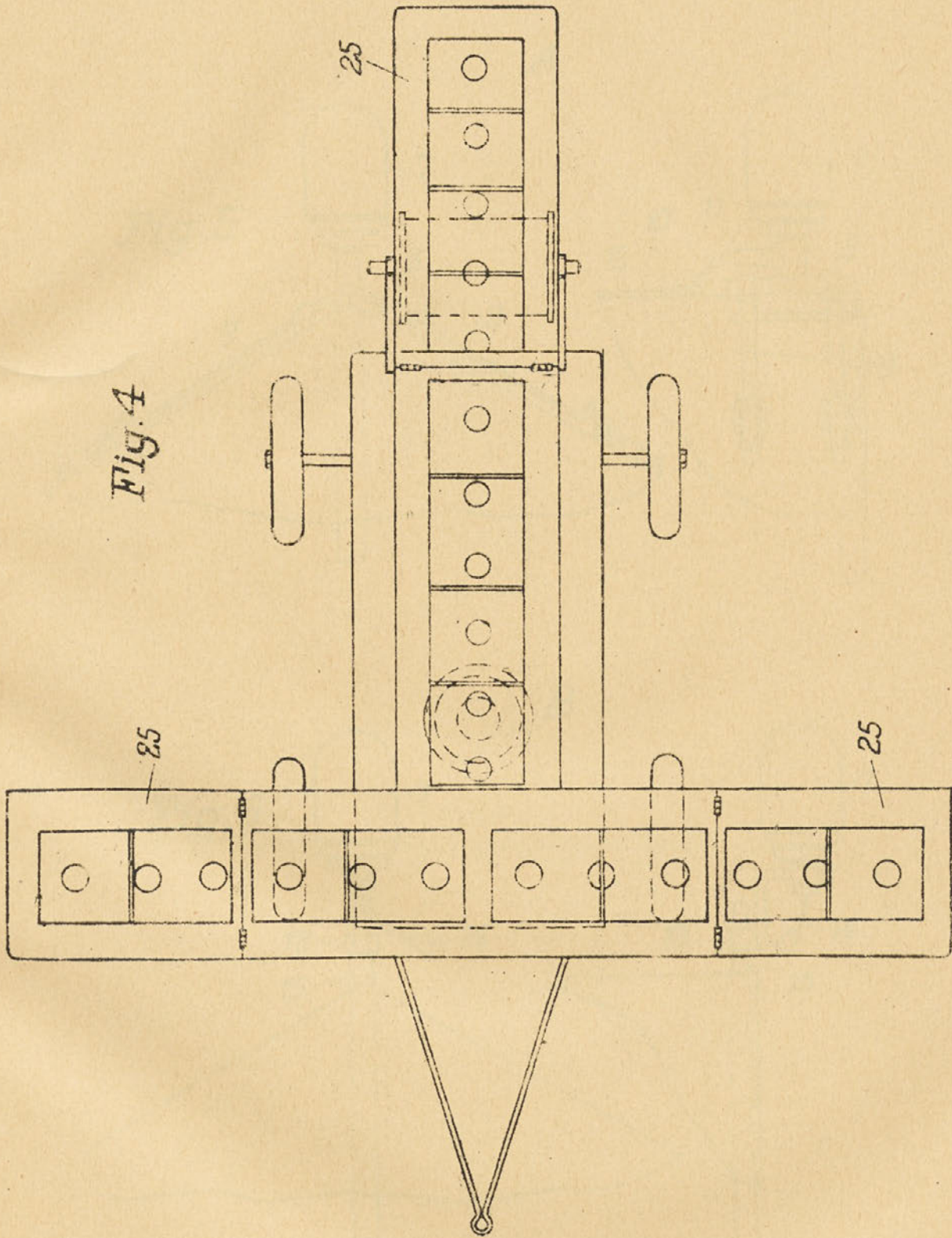


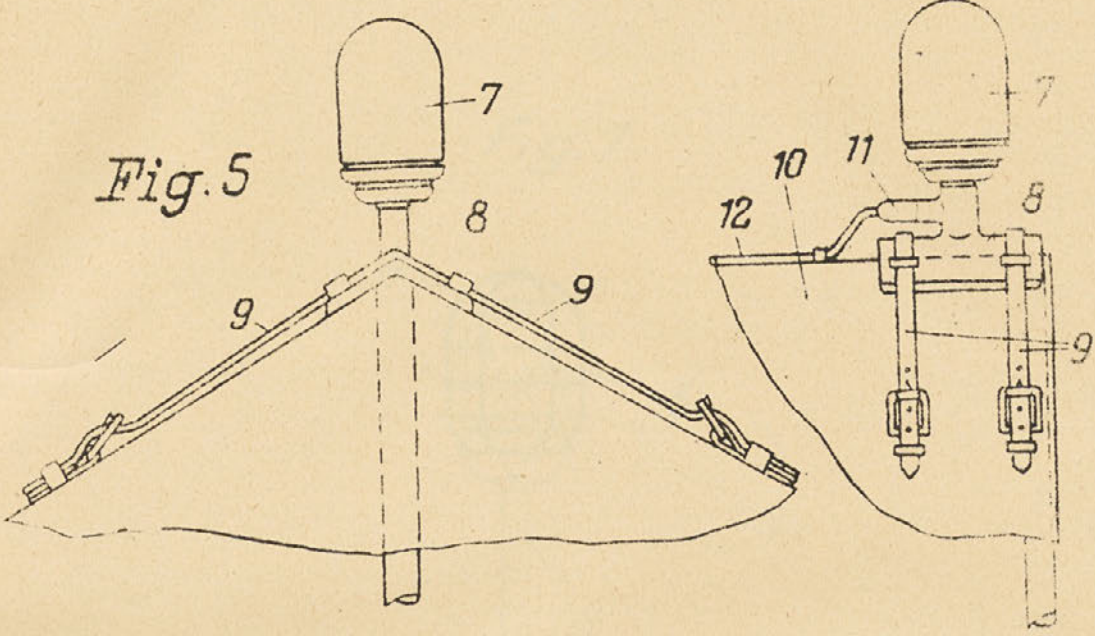
Fig. 3

Fig. 4



A

Fig. 5



B

Fig. 6

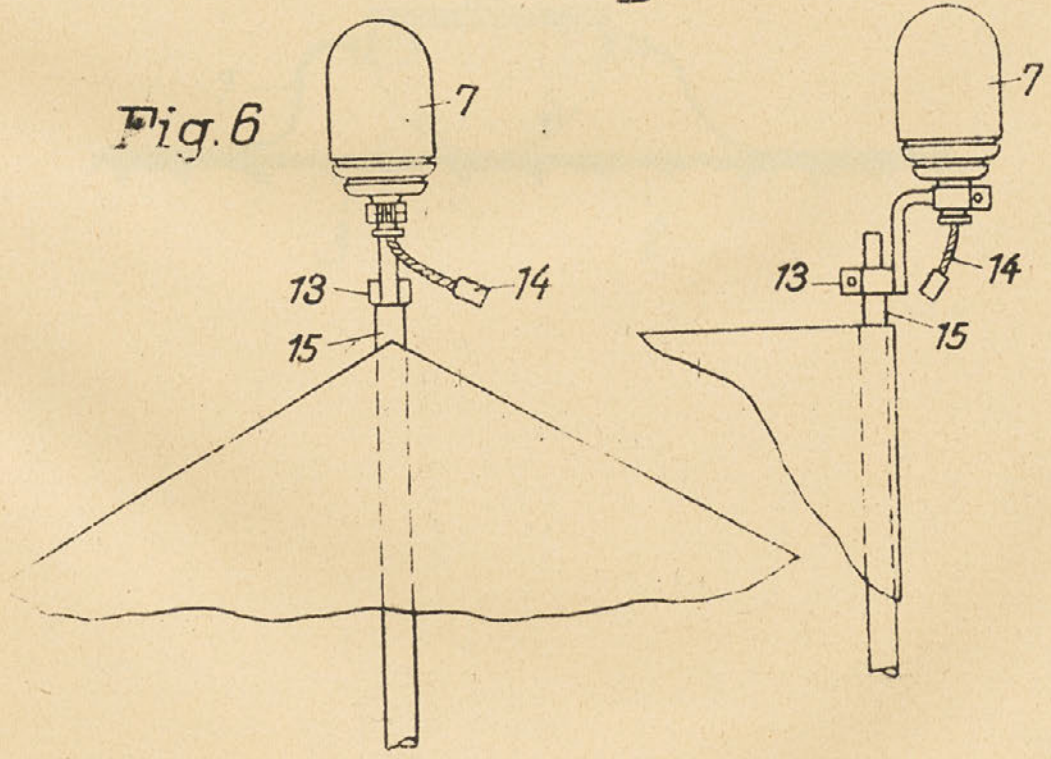


Fig. 7

