

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

Klasa 63 (1).

Izdan 1 aprila 1935.

PATENTNI SPIS BR. 11460

Pavić Hortenzije, nastavnik drž. realne gimnazije, Bjelovar,
Jugoslavija.

Terenska kola.

Prijava od 4 januara 1934.

Važi od 1 jula 1934.

Gimnastika pretstavlja razredjeno, vidom sistema uslovljeno, a kulturnom okolinom čovjeka sistirano kretanje. Kako se ovo kretanje javlja u dvije svoje komponente: kao intenzivno i kao ekstenzivno (terensko) kretanje i sistemi gimnastike javljaju se kao sistemi intenzivnog odnosno ekstenzivnog kretanja, te zasebno primljeni pretstavljaju tek jedan dio, upravo jednu polovinu čitavog opseda gimnastike.

Intenzivnu komponentu kretanja obradili su razni autori, kao Tyrš, Spies, Ling i drugi sa najboljim rješenjem u sokolskom sistemu Dr. Miroslava Tyrša, koji je, shvativši ispravno biološki osnovak ove komponente, bazirao svoj sistem na biološkim sklonostima čovjeka za obranom teritorija, te apelujući na njih uspio dati osnove kolektivne gimnastike, koja će u pogledu ove komponente kretanja najbolje odgovarati prirodi čovjeka.

Ekstenzivnu komponentu kretanja obradjivao je samo pukovnik B. Powel u svom skautskom sistemu tipa englesko-kolonijalnoga težeći, da razvije biološke sklonosti čovjeka za osvajanjem teritorija, toliko važne za kolonijalnu politiku Engleske, ne rješivši glavnog zadatka ovog sistema: faktičnu pokretljivost svojih jedinica na terenu.

U svrhu riješenja problema ovog ekstenzivnog kretanja konstruisana su ova terenska kola, koja vuče dječak — vozar.

Ova će kola odlično poslužiti dječaćkim jedinicama na terenu za njihovo samostalno, od teškog podvoza i naselja neovisno, kretanje.

Terenska kola (slika I, II, III) imaju dva kotača 1, srazmerno velikog promjera, koji se okretaju na osovini 2 na kugličnim ležajima. Kotači imaju na obodu pune gume, a montirani su na osovini na način, da se po potrebi mogu lako skinuti. Sa vanjske strane kotača nalazi se štitičnik od čvrstog lima, koji ne dozvoljava, da osovina jednih kola slučajno zapne o žice kotača susjednih kola, te ih pokida. Na osovini 2 zavarane su dve rude 3, 3. Na svakoj rudi, u udaljenosti po prilici 15 cm od kraja, zasadjena je po jedan klinac sa okruglom glavicom 4 sa vanjske strane, koji služe kao uporište za prezanje vozača.

Za polaganje tereta na kola napravljeno je ležište, koje sastoji od četiri cilindra 5, po dva navučena na svaku rudu. Po dva cilindra na rudama jednako udaljena od osovine, vezana su međusobom horizontalnom spojnicom 6 i vertikalnom spojnicom 7, tako da se svaki par cilindara sa svojim spojnicama može pomicati po rudama. Ležište tereta može se prama potrebi produžiti i skratiti posredstvom stezaljke, koja se sastoji od vijka 8 i matice 9. Vijak 8 počinje kolom 10 i prolazi slobodno kroz prednju vertikalnu spojnicu 7, te se provlači kroz maticu 9 koja je pričvršćena na horizontalnoj spojnici dvaju stražnjih cilindara, posredstvom dviju motki 11. Okretanjem vijka desno ili lijevo skraćuje se, odnosno produžuje ležište tereta. Na prednjoj strani prednje vertikalne spojnice 7 pričvršćena je kočnica 12 vijka, koja se sastoji iz jezičca koji zapinje u nazubljeno kolo na

vijku i ne dopušta, da se kolo odvije tokom vožnje.

Da se ležište tereta pomicanjem na rudama uzmogne namjestiti u položaj, koji će najbolje odgovarati vozaču i da se ležište uzmogne učvrstiti u poželjnom položaju, predviđene su kočnice ležišta na prednjim cilindrima (sl. IV). Ove se kočnice sastoje od čeličnih produžetka 13, montiranih na krajevima vanjskih strana prednjih cilindara i položenih paralelno sa rudama. Na kraju svakog produžetka 13 napravljena je rupa, u koju je namještena ručica 14 sa zavrtkom. Pritiskom ruku na ručice priklope se produžeci uz rude a zavrtci udju u odgovarajuće rupice 15 (sl. V), izvrtane na rudama. Zaokretom ručice 14 prema dole zavrtak zakvači u šupljinu rupe 15 i ležište je ukočeno. Da se ležište otkoči, okrenu se ručice paralelno sa rudama, zavrtak usljed napetosti produžetka iskoči i ležište se može po volji pomicati po rudama.

Opasač vozara (slika VI) sastoji se od remenskog pojasa 16, koji ima unakrsne naramenice 17 i dvije petlje 18, spojene sa pojansom posredstvom metalnih prstena. Svaka se petlja povuče sa nutarnje strane ispod ruda i prebaci se na klinac sa okruglom glavicom 4. Taka se prezanje vozara obavlja veoma brzo, a u svakom času prema potrebi može se veoma brzo i lako otkopčati.

S obzirom na vrste tereta svaka terenska jedinica treba pet tipova ovakvih kola prilagodjenih predmetima, koji se njima prevoze, pa su izradjena kola tipa T-I, T-II, T-III, T-IV, T-V.

Kola T-I (slika VII i VIII) odredjena su za prevoz bačve 19 sa uljevačem 20. Uljevač je obješen i privezan uz dno bačve sa njezine stražnje strane. Bačva je pridržana na kolima sa četiri hvataljke 21 tereta. Hvataljke su pričvršćene uz cilindre 5; njihovi se krakovi produžuju i zahvaćaju dna bačve preko utora kukama 22 u radialnom smjeru. Kad je bačvu položena na ležište i namještena među hvataljke zakrene se kolo 10 na vijku 8; time se stegne ležište i hvataljke prihvate čvrsto bačve među sobom. Tada se ležište tereta pričvrsti uz rude kočnicama 13 ležišta.

Kola T-II (slika IX i X) odredjena su za prevoz sanduka 23 za spremu. Sa stražnje strane sanduka montira se stativ 24 sa kotlovima 25. Sanduk je držan na kolima hvataljkama 26, u obliku kuke sa šiljkom, koje su pričvršćene na cilindrima 5. Hvataljke na prednjim cilindrima su kraće, a na stražnjim cilindrima su duže u svrhu, da se težina tereta prenese više na osovinu kola. Kad je sanduk namješten na ležištu, ovo se stegne posredstvom kola 10 i vijka 8. Sa

stražnje strane sanduka 23 zakvači se stativ 24 dvjema kukama, koje upadaju u vilice 27 ušarafljene u stranu sanduka. Stativ 24 ima vertikalnu šipku a; uz njezin donji kraj zglobno je spojen luk b sa rašljama c, c. Da se prihvate tri kotla, položena jedan u drugi, spusti se oko zgloba luk b sa rašljama c, c, kotlovi se prislone uz prečku a, podigne se luk b, pri čemu rašlje c, c obuhvate kotlove, i kraj luka b priveže se uz šipku a lančanim vezom. Tada se ležište tereta pričvrsti uz rude kočnicama 13 ležišta.

Kola T-III (slika XI i XII) odredjena su za prevoz triju terenskih peći 28 nejednake veličine. Prije polaganja na kola smjeste se peći jedna u drugu, koliko to dozvoljavaju njihovi dimnjaci. Peći se postave među hvataljke 29, koje zakvače prvu najveću peć, a druge dvije peći vežu se uz prvu lančanim vezom 30. Sad se stegne ležište tereta posredstvom kola 10 i vijka 8, pa se ležište pričvrsti kočnicom 13 ležišta. Najveća peć ima sa strane vješalice za vješanje snopova šatorskih kožića.

Predmeti na kolima T-I, T-II, T-III imaju s prednje strane pričvršćenu vješalicu za vješanje ranca vozara.

Kola T-IV (slika XIII i XIV) odredjena su za prevoz provianta u vrećama i šatora. Ova kola nemaju stezaljke, a mjesto hvataljka za pridržavanje tereta montiran je izravno na cilindrima 5 stativ, koji se sastoji od okvira 31 sa dvije prečke 32. Na ovom okviru je osam zglobno pomičnih šipki 33, koje se mogu položiti na okvir i vertikalno na njega postaviti. Svaka ova šipka ima tri okrugle kvrge 34, među sobom udaljene po prilici 14 cm, a služe, da se ispod njih veže konop. Prema visini tereta konop se veže ispod prve, druge odnosno treće kvrge. Na kolima natovareni teret veže se sa dva konopa. Vezanje počinje na zadnjoj prečki s jedne i s druge strane, a svršava na klincu 35 na rudi, i to tako da se konop povuče ispod klinca i vrati preko rude, te zakvači na klincu odgovarajućom čvrstom zamkom, kojih je potreban broj napravljen na ovom kraju konopa.

Kola T-V (slika XV, XVI, i XVII) odredjena su za prevoz kreveta. I ova kola nemaju stezaljke, a ležište za polaganje tereta montirano je izravno na cilindrima 5. Ležište se sastoji od stativa 36 u obliku okvira, čije su poprečne strane produžne, da bi poslužile kao osovinu ručicama 37, među koje se slažu kreveti. Ručice imaju po dvije okrugle kvrge, po jednu na kraju, a po jednu u sredini, i mogu se okretati oko svoje osovine. Na stražnjim ručicama, sasvim u dnu blizu osovine, sa vanjske strane zasadjen je klinac sa okruglom gla-

vom 38, a služi kao hvarište konopu, koji prolazi ispod odgovarajuće okrugle kvrge na prednjoj ručici, da se veže za klinac 39 rude i to tako da se konop povuče ispod klinca i vrati preko rude te zakvači na klinac odgovarajućom čvrstom zamkom kojih je potreban broj napravljen na ovom kraju konapa. Obe stražnje ručice povežu se među sobom konopom a prednje vilicama 40, tako da vilice prodju kroz eliptične šupljine metalnih noga naslaganih kreveta 41. Kreveti se tovare na kola na način, da se najniži red složi nogama gore, drugi red nogama dole, treći red nogama gore, a četvrti red nogama dole i to tako, da prednje noge kreveta dodju izmedju prednjih ručica 37. Tada se vilica proturi jednim krakom kroz noge prvog reda kreveta, a drugim krakom kroz noge drugog reda kreveta, pa na taj način vilica zahvati medju svoje krakove obe prednje ručice. Oba kraka vilice vežu se na njenom otvorenom kraju kroz rupice na krajevima krakova. Na isti način veže se treći i četvrti red kreveta natovarenih na kolima.

Patentni zahtjevi:

1. Terenska kola, stastojeća se od dva kotača 1 srazmjerno velikog promjera

sa punim gumama na obodu, montirana na osovini 2, na kojoj su pričvršćene dve rude 3, označena time, da za polaganje tereta imaju ležište od dva para cilindara (5) pomičnih na rudama, dva i dva spojena horizontalnom (6) i vertikalnom (7) spojnicom, da se par paru da približiti i udaljiti posredstvom stezaljke sastavljene od vijka (8), matice (9) i kola (10), da su u svrhu pridržanja tereta cilindri providjeni hvataljkama (21, 26, 29), udešenim naprama vrsti tereta, da se ležište da ukočiti na rude posredstvom elastičnih produžetaka (13), koji se zakvače u rupe (15) na rudama pomoću ručica (14).

2. Terenska kola u zahtjevu pod 1.), označena time, da mjesto ležišta sa stezaljkom, s obzirom na vrst tereta, mogu kola imati ležišta od okvira (31, 36), pričvršćenog na cilindre (5), koji okviri imaju za pridržavanje tereta ručke (33, 37), providjene okruglim kvrgama, ispod kojih se privezuje teret.

3. Terenska kola u zahtjevima pod 1.) i 2.), označena time, da za prezanje vozara služi opasač od pojasa (16) sa unakrsnim naramenicama (17) i dvjema petljama (18) koje se povuku s nutarnje strane ispod ruda i zakvače sa vanjske strane ruda na klince sa okruglom glavicom (4).



