

# KRALJEVINA SRBA, HRVATA I SLOVENACA

UPRAVA ZA ZAŠTITU

KLASA 63 (1)



INDUSTRIJSKE SVOJINE

IZDAN 1. SEPTEMBRA 1925.

## PATENTNI SPIS BROJ 3101.

**Adolf Bleichert & Co., industrijsko preduzeće, Leipzig.**

Sprava za upravljanje teretnim kolima

Prijava nd 18. aprila 1924.

Važi od 1. avgusta 1924.

Transportna kola, koja su poznata naročito kod elektro-kola, pokazuju mnoge nezgode u pogledu njihove sprave za upravljanje. Upravljanje kolima biva pomoću jedne ručne poluge i to ili pomoću jedne ručne poluge koja je vertikalno nameštena na mestu gde vođja stoji i koja se pokreće u stranu; ili pomoću jedne na mestu gde stoje nameštene horizontalne ručne poluge koja se pri skretanju na desno i na levo pokreće na gore odn. na dole.

Ali ovaj raspored ručnih poluga iziskuje — čak i kod dugačkih poluga, što međutim ide na štetu veličine samog aparata — kao što se pokazalo, znatno naprezanje snaga čoveka koji rukuje kolima i to naročito kod najjačeg zamaha poluge, t. j. baš pri prelaženju najvećih krivina. A baš u tim slučajevima morao bi vođja sigurno i lako moći upravljati kolima. Štetna je najzad baš za takve slučajeve upravljanja gde se poluga kreće u stranu još i ta okolnost, što poluga u položaju svog najvećeg zamaha jako prelazi preko normalnog profila kola i na taj način smeta, što dakle naročito na najužim mestima postoji opasnost oštećivanja stvari ili telesnih povreda samoga vođe. Bezprekornom radu smeta dalje još i ta okolnost, što čovek koji upravlja kolima pri tako jakom savijanju tela baš u najtežim položajima nema tačno pred očima profil kola i put. U tom leži naravno jedan dalji uzrok za opasnost sudara i povreda.

Kod drugog načina izvodjenja sprave za upravljanje pomoću ručne poluge koja se kre-

će horizontalno ima se kao naročita nezgoda pri radu dodati još i ta, što ne postoji željena jednosmislenost odgovarajućih pravaca kretanja kod upravljačke poluge i kolskog puta.

Pri upotrebi dosadanih konstrukcija pokazale su se međutim još dalje nezgode pri radu. Ne dešava se retko — n. pr. naročito kod visoko natovarenih kola, usled čega je čoveku koji upravlja kolima a stoji pozadi sprečen izgled napred da se želi uzeti suprotan pravac vožnje. U takvom slučaju mora vođja da zauzme naravno suprotan položaj na svome mestu, t. j. mora okrenuti leđja kolima da bi mogao pregledati put kojim treba proći. Kod do sada poznatih konstrukcija pro-uzrokovalo je takvo premeštanje upravljača nove nezgode: kod kola sa horizontalnom upravljačkom polugom mora ova za takve slučajeve biti udešena tako da je upravljač i u tom položaju kad je leđjima okrenut može sigurno uhvatiti i okretati; kod kola sa ispravno nameštenom polugom za upravljanje — kod kojih je ova moguća u oba položaja upravljača — pojavljuje se međutim nova nezgoda kad je upravljač okrenut leđjima kolima.

Usled promena brzina u vožnji kola, a naročito usled sila inercije koje pri prelazu krivina dejstvuju na upravljača, tražeći ovaj u tom položaju u naročito velikoj meri oslonac u polugama koje se nalaze u njegovoj ruci, i na taj način lako može da nastupi neželjeno uticanje na upravljanje. Poslednja napomenuta konstrukcija sprave za upravljanje ima za jedan specijalan slučaj, ali koji se ne de-

šava tako retko, a to je da kola moraju da ulaze u uzan prostor, još i tu nezgodu, što se prelaženje ručne poluge preko kola mora okloniti zametnim instalacijama.

Kod poznatih konstrukcija postoji najzad još i ta okolnost, da vođja, koji ipak nema čvrst oslonac na obema polugama, koje je obuhvatio rukama, na velikim krivinama, gde centrifugalna sila najjače na njega deluje, bude odbačen u stranu, ako je on propustio da prethodno stane naročito sigurno.

Ovim pronalaskom izbegavaju se sve pomenute nezgode na taj način, što se sprava za upravljanje stavlja u rad pomoću pokretnog mesta na kome vođja stoji i iskorišćujući težinu njegovog tela.

Čovek koji upravlja, može pre svega lako da predje najveće krivine naprežujući svoje sile prosto na taj način, što telu daje takav položaj, da njegova težina deluje. Izvirivanje delova konstrukcije za upravljanje preko profila samih kola, što bi moglo smetati, izbegnuto je usled toga, što ručne poluge za upravljanje otpadaju; a to je jedna okolnost koja se pokazuje kao korisna još i pri upotrebi tih kola kod dizalica. Time što je prenosni mehanizam između pokretne platforme na kojoj vođja stoji i kolskih točkova udešen tako, da spuštanjem platforme s desne strane (gaženje desnom nogom) odgovara okretanje kola na desno, a spuštanjem platforme s leve strane odgovara okretanje kola na levo, očuvana je jednosmislenost kojoj se teži. Položaj vođe u kome je on leđjima okrenut kolima moguće je kod slučajja shodno datom

pronalasku, jer ni u koliko ne zavisi od izvođenja i radne mogućnosti ručnih poluga za upravljanje. Vođja, čija je jedna ruka sad slobodna usled toga što poluga za upravljanje otpada, može se sada ovom rukom osloniti stalno na jednu čvrstu ručicu, i može takvo premeštanje svoga tela pod izvesnim okolnostima lako da preduzme za vreme same vožnje.

Na taj način što vođja stavlja u pokret spravu za upravljanje svojim nogama, potrebno je kod kola shodno datom pronalasku, da je vođja baš kod najvećih krivina — usled raskrečenog položaja koji zauzima — naročito (siguran) stabilan prema dejstvu centrifugalne sile. Uz to on još ima u koso nameštenoj podnožici zgodan oslonac za telo da ne bude izbačeno.

Crtež predstavlja pronalazak u jednom primeru izvođenja. Pri tome znači (a) osovину sprave za upravljanje, a (b) mesto na kome vođja stoji, t. j. platforma. Ova platforma udešena je tako, da se može obrtati oko (c) i može svoje kretanje izazvati time što vođja na nju stane tako da prenese na položaj točkova pomoću jedne poluge ili nekog drugog mehanizma (b), da pri okretanju platforme na desno kola idu na desno, pri njenom okretanju na levo, kola idu na levo.

#### PATENTNI ZAHTEV:

Sprava za upravljanje teretnim kolima, naznačena time, što se ova sprava stavlja u rad pomoću pokretne platforme na kojoj vođja stoji.

Fig. 1

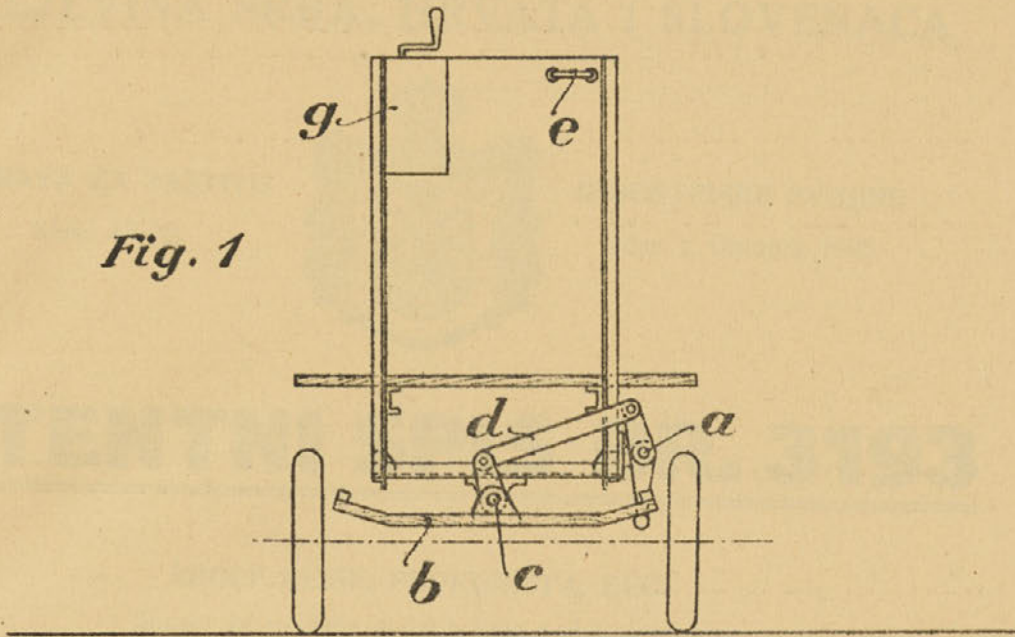


Fig. 2

