



PATENTNI SPIS BR. 1439.

A. G. vormals Skodawerke, Plzenj.

Transportna srestva za lafete na točkovima.

Prijava od 26. septembra 1921.

Važi od 1. februara 1923.

Pravo prvenstva od 5. februara 1917. (Austrija).

Poznate su kare za transport sa dva točka, koje pokreće kakva tegleća marva upregnuta uz dvokraču rudu, kod kojih je osovina tako smeštena, da je teret nad osovinom kako kod praznih tako i kod punih taljiga, tegleća marva mora u svakom od ovih dvaju slučajeva nositi samo polovinu težine rude. Ovakve kare praktične su, ako su građene uskim kolosekom, za transportovanje tereta na uskim brdskim putevima, pošto se mogu lako i okrenuti. Upotrebljavaju se mnogo za prenos municije, životnih namirnica, i sprava; na ovakvim karama transportuju se na primer topovske cevi sa njima spadajućim kolevkama visoko na bregove.

Njihove lafete transportovane su na taj način, da im je stražnji deo nametnut na jedno krmilo sa točkovima, te je time postalo slično kolima sa dve osovine, sa četiri točka, koje se teško okretalo zbog velikog oslojanja između osovine. Ovaj nedostatak dolazi ponajviše onda do izražaja, kada je u jednu kolonu taljiga sa dva točka učvršćeno ovakvo transportno srestvo sa četiri točka, koje mnogo smeta svojom neokretljivošću, koju mu daje dužina njegova.

Transport lafete pomoću vojnih kara do sada nije bio moguć. Pokušaj da se na stražnji deo lafete namontira dvokrača ruda, imao je veliki nedostatak, da se težina lafeta podeljuje na osovinu lafete i na njen stražnji deo tako da je tegleća marva morala nositi ne samo težinu dvokrake rude, već i onaj deo težine

lafete, koji je padao na njen stražnji deo. Ovakav pritisak rude iznosi pedeseto i više struki dozvoljeni pritisak, koji je od 3—5 kb, i koji se mora produžiti, da bi tegleća marva bila duže sposobna za veliki rad.

Predmet ovog pronalaska je transportno srestvo, kojim bi se omogućila vožnja lafeta sa točkove sa dvokračkom rudom bez pomenutih nedostataka. Ovo se postiže sa jednim nogarima, koji se mogu utvrditi na telu lafete u dva stava za vožnju i pucanje, kojima se postiže, da se održi dozvoljen pritisak na radu u položaju nogare za vožnju. Toga radi mogu se ovi nogari, koji služe lafeti kao podloga pri vožnji i pucanju smestiti u ležištu jednom, koje je napravljeno na lafeti u blizini njenog težišta.

Isto bi se dejstvo moglo postići i sa time, što bi se podmetula jedna osovina sa točkovima ispod težišta lafete, ali bi ovo značilo dodatak jedne zasebne sprave da se postigne vožnja lafete, a suština pronalaska leži baš u tome, da se nogari, koji podupiru lafetu pri pucanju sa točkovima i kočnicama zajedno zadrže i kod vožnje u nepromenjenom obliku.

Nacrt predstavlja nam jedan primer oblika izvodjenja na fig. 1. i 2. presečen izgled samog transportnog srestva sa strane i izgleda ozo, fig. 3. i 4. pokazuju u istim izgledima vezu transportnog srestva sa donjim lafetom, koja je u stavu za pucanje i sa postavljenim oklopom. Fig. 5. i 6. predstavljaju u izgledu sa strane i ozo transportno srestvo sa donjim

lafetom, u koje su ležišta u stavu za vožnju. Fig. 7., 8., 9. i 10. predstavljaju pojedinosti.

Osovina A leži sa svojim krajevima u točkovima B_1 , B_2 neposredno do unutrašnjih krajeva naglavaka, pričvršćeni su na osovini dva nosača C_1 , C_2 nepokretno, koji sačinjavaju bočne nosače nogara i završuju se spređa sa prstenima c_5 , c_6 , u kojima je usadjeno vratilo D okretljivo ali nepomerljivo. Osovina ima dva para mesta za ležišta a_1 , a_2 , i a_3 , a_4 . Odstojanje mesta a_1 , a_2 odgovara ležištima l_1 , l_2 na bočnim zidovima lafete u stavu za pucanje (fig. 3 i 4) dok razmak mesta a_3 , a_4 odgovara l_3 i l_4 na zidovima lafete u stavu za vožnju (fig. 5 i 6).

Oba bočna nosača imaju na stražnjem kraju dva otvorena ležišta c_1 , c_2 za učvršćenje podupirača s oklopa S, koji se u položaju za vožnju skida sa nogara i nosi se na drugom mestu. U srednjem delu postranskih nosača su kvake c_3 i c_4 , koje obuhvataju poprečnu cev E, koja je u stavu za pucanje pričvršćena uz lafetni zid, sa oba kraja.

Čvrsti spoj nogara sa lafetom održavaju u stavu za pucanje mesta a_1 , a_2 i kvake c_3 , c_4 bočnih nosača. U svima okretljivo ali postrance nepromenljivo vratilo D ima jedan unutarnji par mesta za ležišta d_1 , d_2 i jedan spoljašnji d_3 , d_4 ; prvi ima isto rastojanje kao par ležišta l_3 i l_4 u lafetnim zidovima. Za čvrsto držanje nogara u stavu za vožnju služe mesta za ležišta a_3 , a_4 te ista na vratilu d_1 , d_2 kojima odgovaraju parovi ležišta na lafeti l_3 , l_4 i na vratilu l_3 , l_4 dok se osovinska ležišta l_1 , l_2 imaju na donjoj strani lafete isto taki položaj kao kod lafeta sa točkovima, sa čvrstim osovinskim ležištima, tako da je pritisak topa pri pucanju, primenom nogara kao podlogom, isto onoliki kao kod točkovitih topova sa čvrstom osovinom. Osovinska ležišta l_3 , l_4 smeštena su ispod ležišta donje lafete, što je zato, da bi tegleća marva, koja je upregnuta uz dvokraku rudu, imala da nosi samo onaj teret, koji daje dvokraka ruda na vrhu.

Vratilo D na nogarima služi kao kočnica, koja je tako načinjena, — kao što se to upoređom fig. 3 odnosno 5. sa 4. i 6. vidi — da se ona može upotrebiti tako u stavu za pucanje, kao u stavu za vožnju. Zato su učvršćene poluge d_3 , d_4 blizu ovih krajeva vratila D, koje nose papuče za kočenje, koje utiču na šinu točka. Ored poluge d_3 učvršćena je na vratilu D i vilasta poluga d_7 koja je u vezi sa maticom f_3 pomerljivom na vretenu f_2 .

Ovo je vreteno umetnuto u cevastu glavu f_1 , u kojoj se može okretati ali ne pomerati, ova se pak okreće oko slobodne ose c_7 na bočnom nosaču. Kočnice vreteno f_2 okreće se

sa ručkom f_1 , što prouzrokuje pomeranje matice f_3 koja odgovarajući okrene vilastu polugu, te time i vratilo D.

Radi učvršćavanja oklopa, imaju mesta za ležišta d_3 , d_4 na vratilu D, dvostrano spljošten presek (fig. 7. i 8.) i oklop se navuče sa njegovim otvorenim ležištima s_1 na ova mesta za ležišta tako, da se ležišni otvori prevuku preko ovih spljoštenja. Okretanjem oklopa s prema zadi dolaze otvori ležišta koso prema pljosnima, čime je osiguran položaj ležišta S_1 na vratilu D. Podupirači učvršćeni su na ležištima c_1 , c_2 bočnih nosača C_1 , C_2 koso, što se vidi iz fig. 9. i 10. tako, da je donji deo podupirača razgranat kroz njega prolazi klin t na kome je šarnir t_1 okretljiv, a ovaj sačinjava maticu šrafa. Glava šrafa pritiskuje donju stranu ležišta c_1 odnosno c_2 , čime je klin t s jedne strane pritisnut u ležištu na dole, a s druge strane sprečen da se izvuče iz ležišta u pravcu na gore.

Patentni zahtev:

1. Transportno srestvo koje se sastoji iz nogara za vožnju sa dva točka, na čijim osovinama sede bočni nosači koji nose i vratilo naznačeno time, da su na osovini (A) točka načinjena mesta ležišta a_1 , a_2 , a na bočnim nosačima kvake (c_3 , c_4) radi učvršćavanja nogara u stavu za pucanje, dok za vezivanje nogara sa lafetom u stavu za hod služe na osovini (A) mesta za ležišta (a_3 , a_4), a na vratilu mesta (d_1 , d_2), tako da se lafeta, koja je na raznim mestima snabdevena grupama ležišta za učvršćavanje, lože namelnuti na nogare kako pri vožnji tako i pri pucanju prema tome, u koju smo grupu ležišta smestili osovinu točka (A) i vratila D.

2. Transportno srestvo za lafete prema zahtevu 1, naznačeno time da su osovinska ležišta (l_3 , l_4), koja služe za učvršćavanje, nogarne osovine u stavu za vožnju, a namenjena su za mesta a_3 , a_4 , smeštena na lafetnom zidu ispod ležišta lafetnog tela.

3. Transportno srestvo prema zahtevu 1, naznačeno time, da vratilo (D) nogara za vožnju nosi poluge (d_3 , d_4) koje imaju papuče za kočenje točkova u stavu za pucanje i za vožnju, pri čemu se obratanje vratila (D) vrši pomoću jednog, na njemu utvrdjenog kraka (d_7) i matice, koja se drži za njega, i koja se po kočenju vretenu pomera, kada se oko okreće.

4. Transportno srestvo prema zahtevu 1, naznačeno time, da su na vratilu (D) načinjena mesta za ležišta (d_3 , d_4) radi polpomaganja ležišta za oklope, a na bočnim nosačima (C_1 , C_2) načinjena su mesta za (c_1 , c_2) za utvrdjenje podupirača oklopa.

Fig. 1

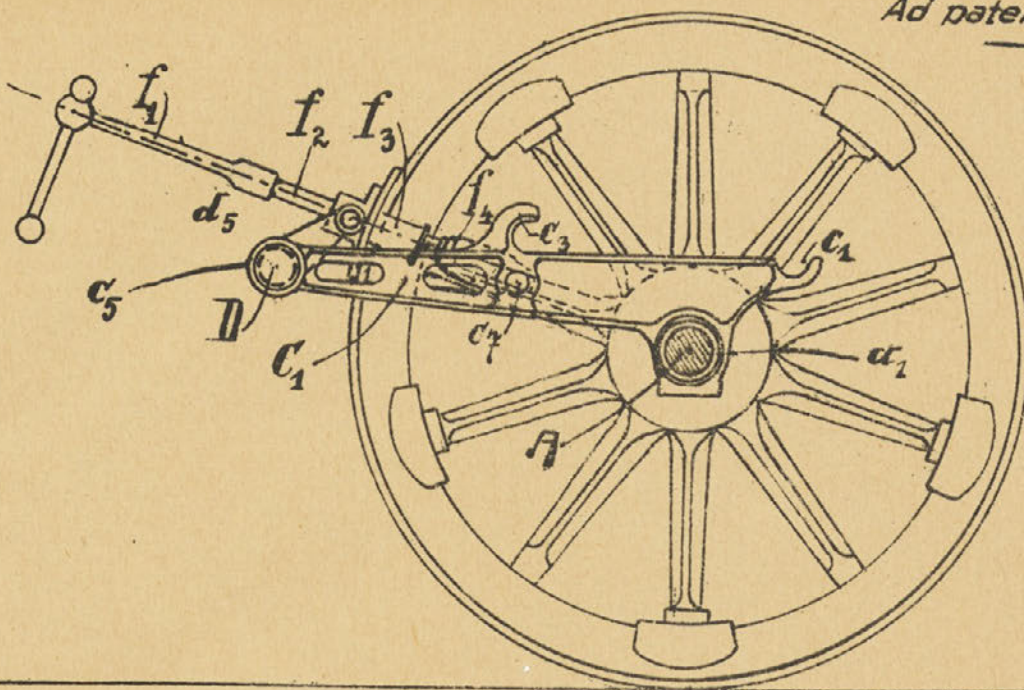
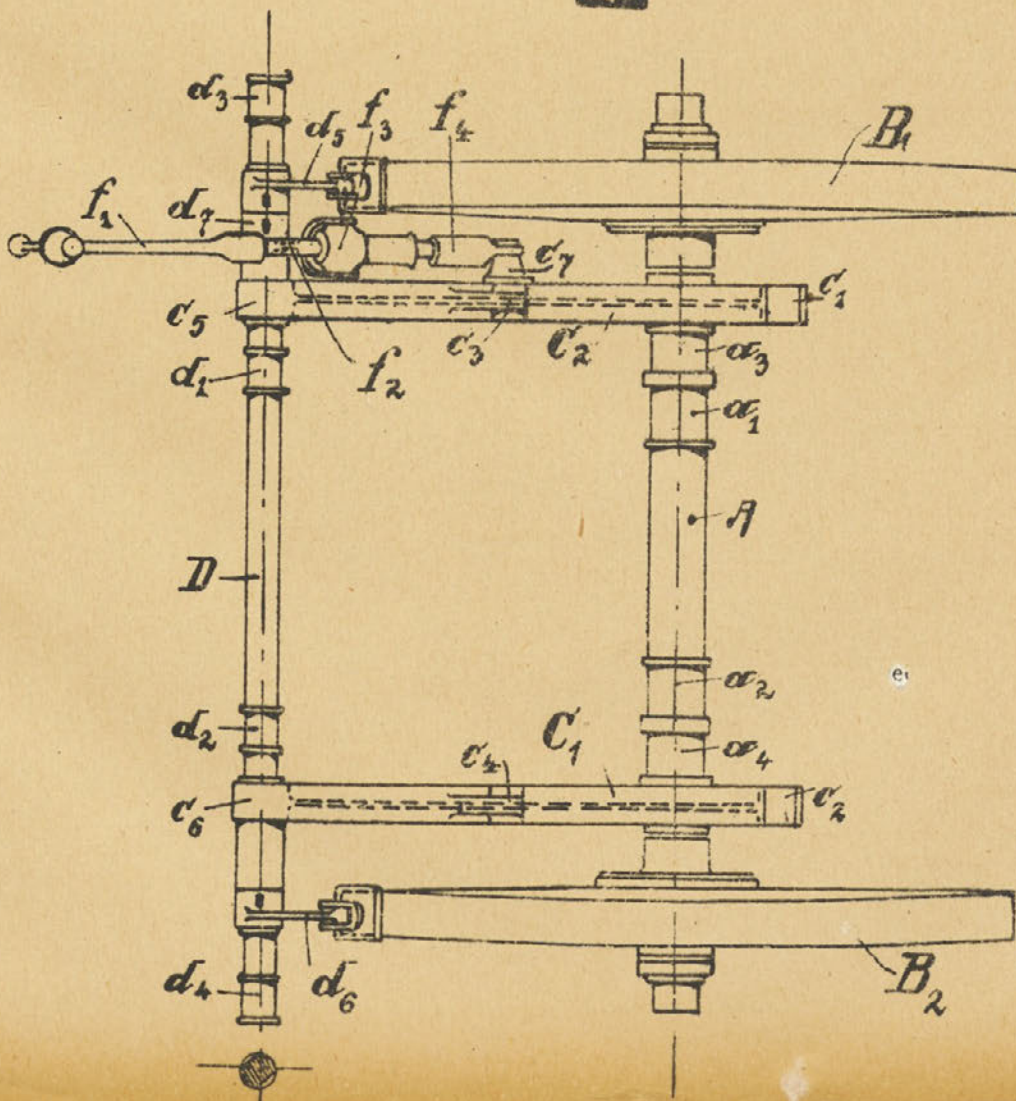
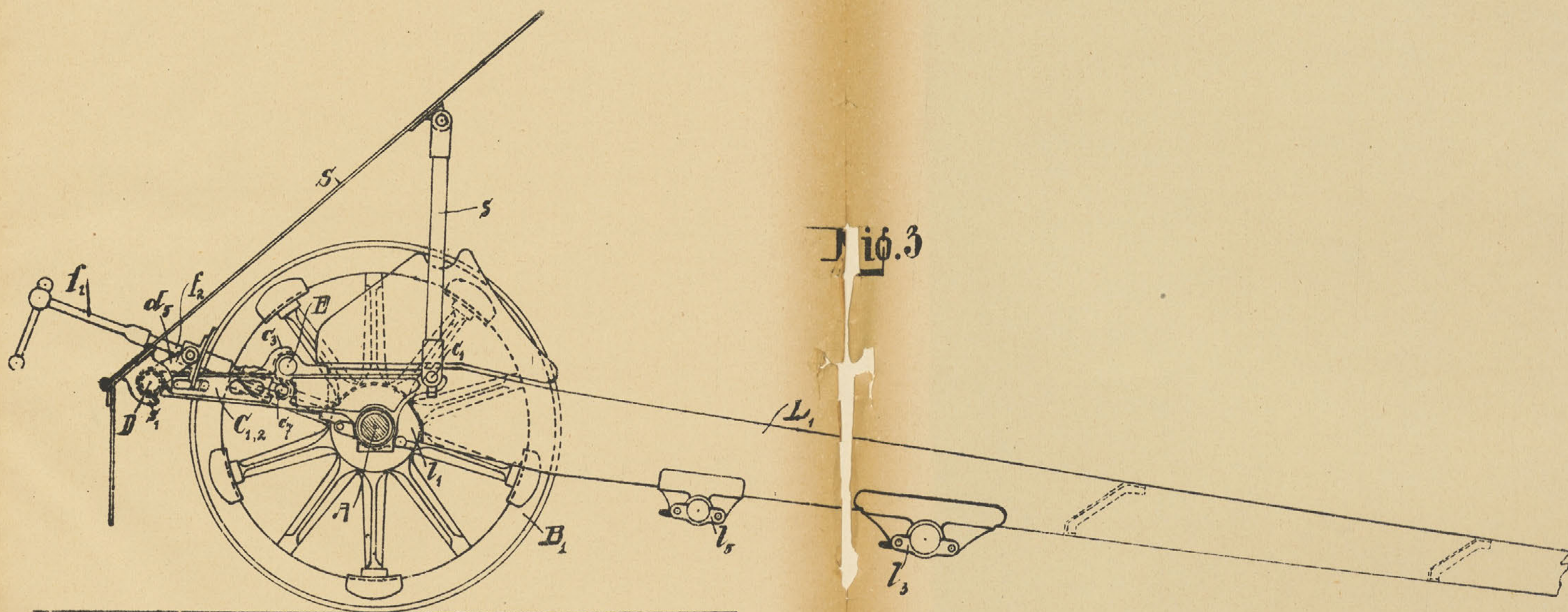
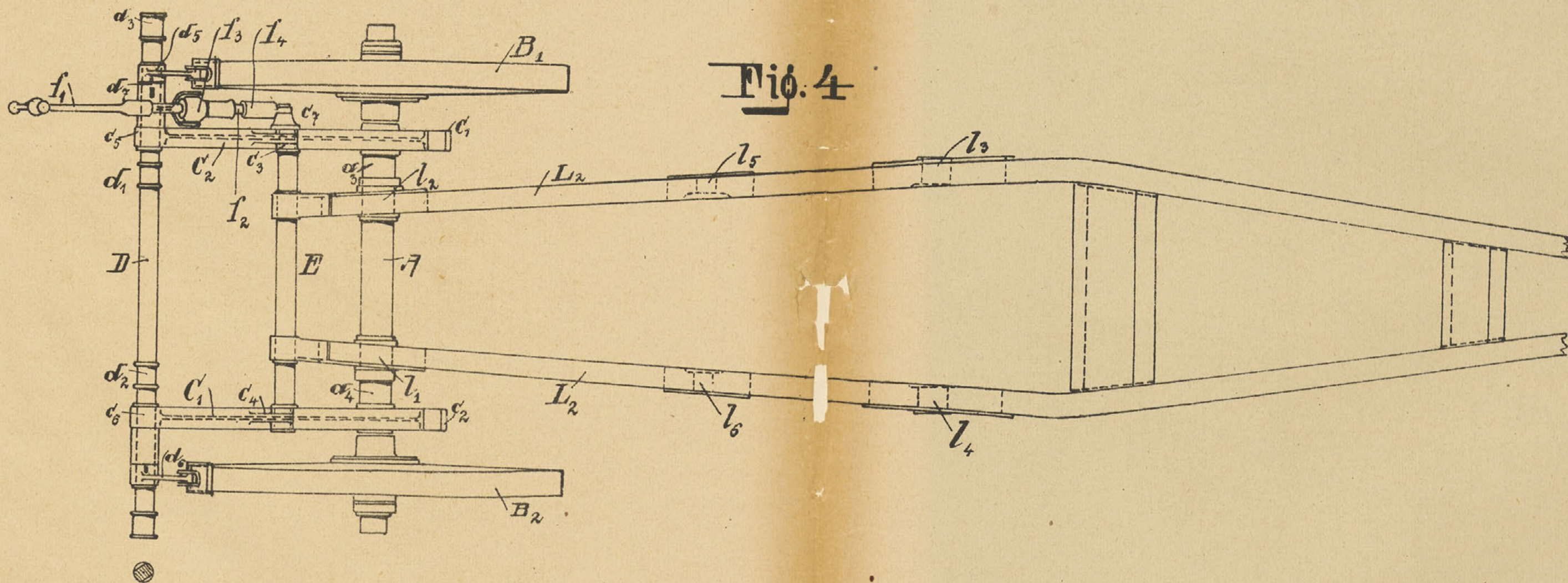


Fig. 2







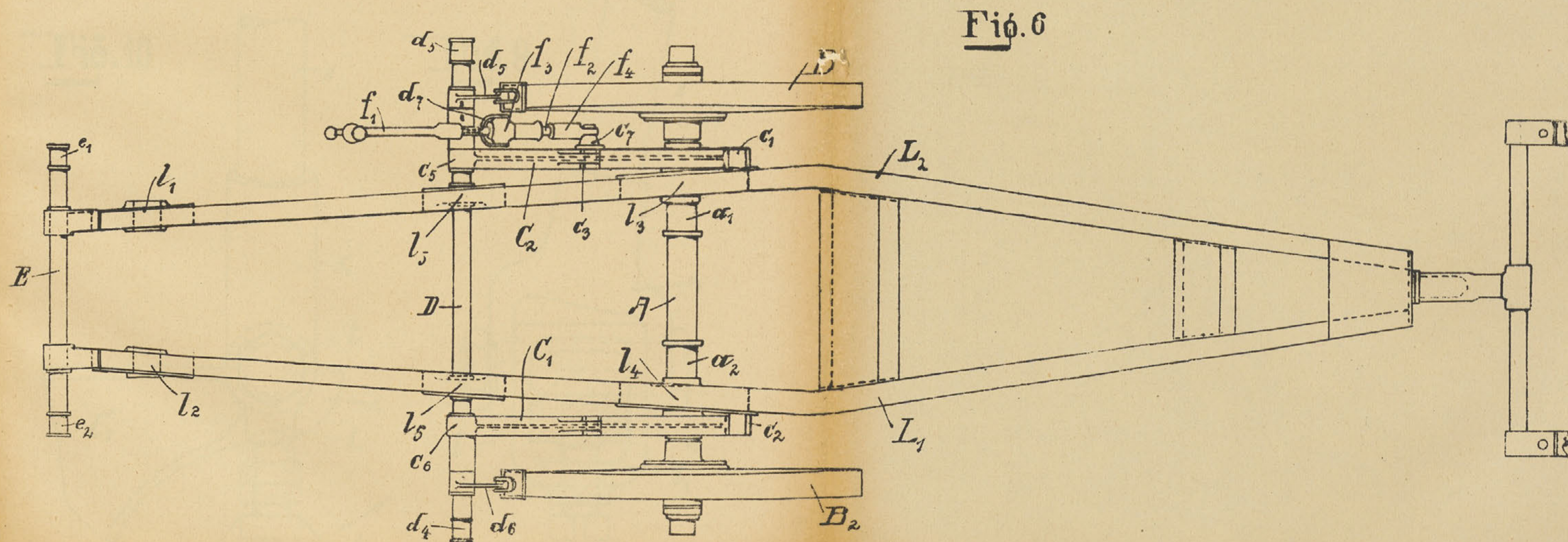
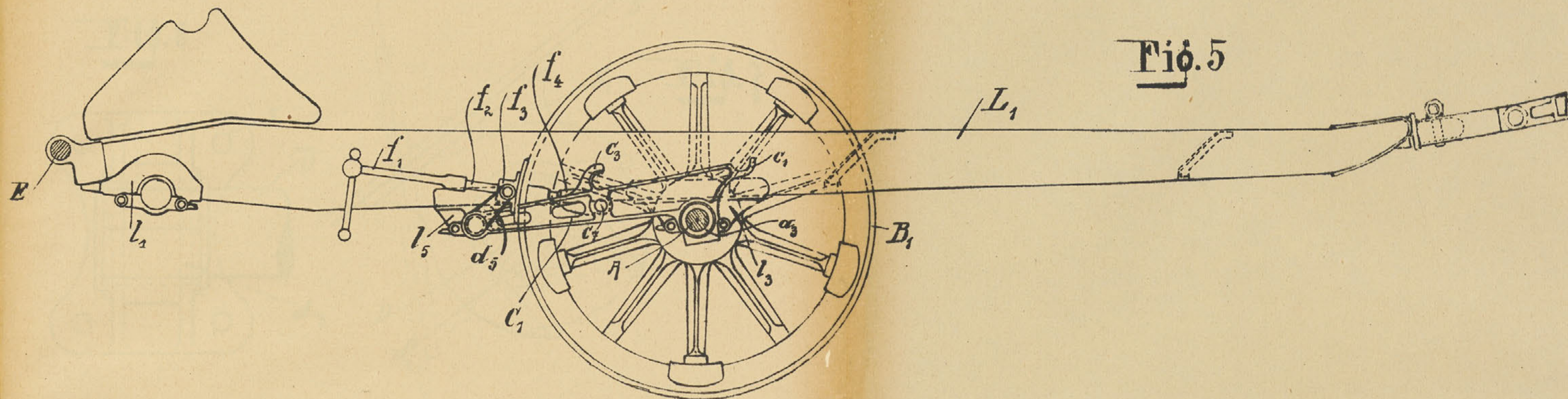


Fig. 8

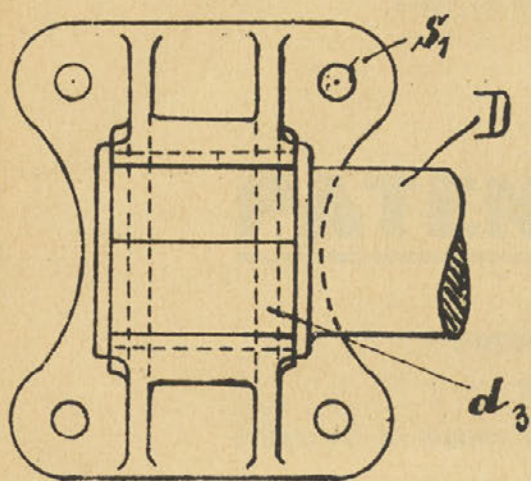


Fig. 7

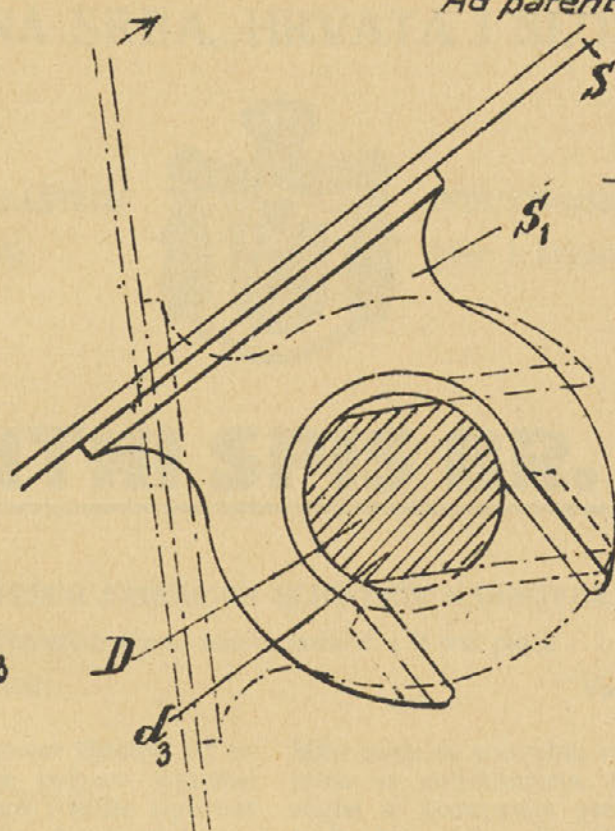


Fig. 10

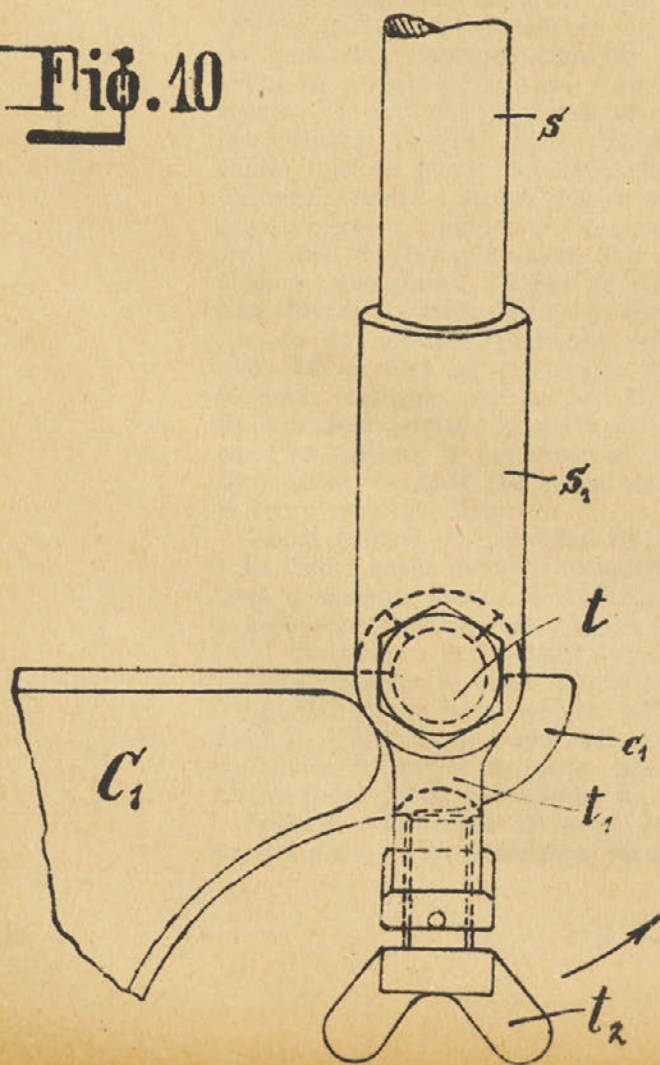


Fig. 9

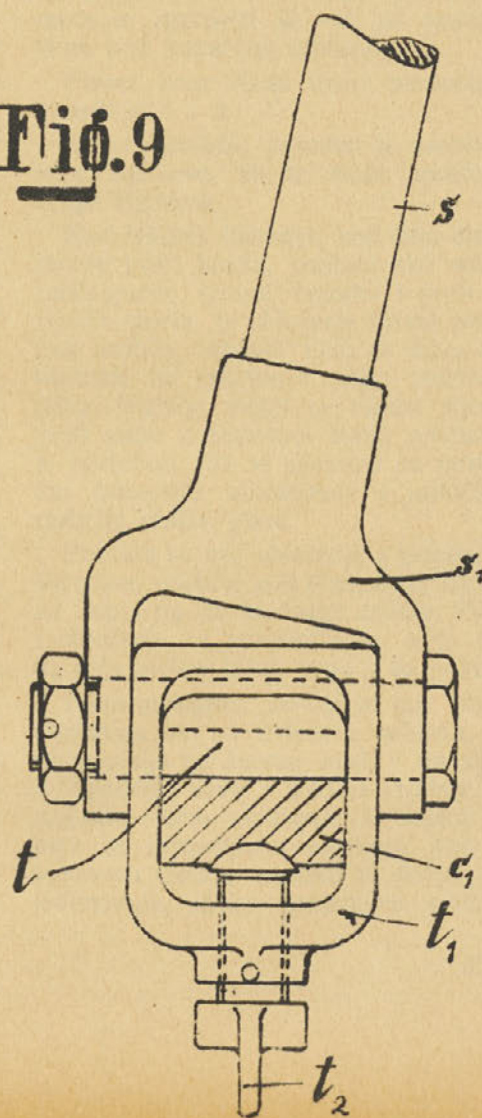


Fig. 1

Fig. 2

Fig. 3

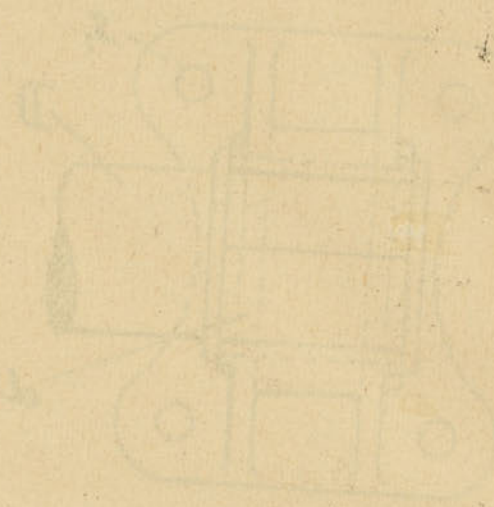


Fig. 4

Fig. 5

