

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 65 (3).

IZDAN 1 JULA 1936.

PATENTNI SPIS BR. 12395

Pampinella Antonino, Roma, Italija.

Automatski konsolni nosači za spuštanje čamaca za spasavanje.

Prijava od 8 novembra 1934.

Važi od 1 jula 1935.

Traženo pravo prvenstva od 10 novembra 1933 (Italija)

Predmet ovog pronalaska jeste novi tip automatskih konsolnih nosača za spuštanje u more na brz, lak i siguran način čamaca za spasavanje čak i onda kad je brod jako nagnut na suprotnu stranu.

Uredaj uglavnom ima jedan par konsolnih nosača koji najpre klize po vodiljama koje su postavljene u nagnutoj ravni i koji se zatim pregibaju, sa ovim gredama ili vodiljama, tako, da iznose čamac izvan broda, dok se jedna daska za iskrcavanje koja pruža lak i brz prolaz licima koja treba da se iskrcaju, postavlja automatski na ivicu čamca; posle ovoga se čamac dovodi u more i oslobađa se automatski od kuka za vešanje čim može da plovi.

Prema pronalasku, svi se radovi izvode automatski jedino snagom teže, t. j. težinom čamca, prostim izvlačenjem osigurača iz kuka, pri čemu se ovaj rad izvodi od jednog jedinog lica.

U priloženim nacrtima koji pokazuju nekoliko oblika izvođenja pronalaska:

Sl. 1 pokazuje izgled odozgo jednog oblika izvođenja konsolnih nosača po ovom pronalasku;

Sl. 2 pokazuje izgled spreda, posmatrajući sl. 1 u pravcu strele F2.

Sl. 3 pokazuje izgled koji se dobiva posmatranjem sl. 2 u pravcu strele F3; isprekidanim linijama su pokazani konsolni nosači za vreme njihovog klizanja.

Sl. 4 pokazuje konsolne nosače iz sl. 3, po kretanju klizanja i obaranja, pri čemu je isprekidanim linijama pokazan početni položaj.

Sl. 5 pokazuje u uvećanoj razmeri izgled s profila jednog konsolnog nosača.

Sl. 6 pokazuje pomenuti konsolni nosač, posmatran u pravcu strele F6 iz sl. 5.

Sl. 7 pokazuje pomenuti konsolni nosač, posmatran u pravcu strele F7 iz sl. 5.

Sl. 8 pokazuje posebni izgled kola konsolnog nosača.

Sl. 9 pokazuje jedan izgled pomenutih kola, posmatranih u pravcu strele F9 iz sl. 8, koja se kreću u vodilnog gredi konsolnog nosača.

Sl. 10 pokazuje jedan izgled sa strane vodiljne grede konsolnog nosača, i

Sl. 11 pokazuje istu vodiljnu gredu posmatranu u pravcu strele F11 iz sl. 10.

Sl. 12 pokazuje jedan detalj organa koji zatvara odozgo vodiljnu gredu;

Sl. 13 pruža jedan detalj kojim se prikazuje način pritvrđivanja grede na palubi za čamce, i njen stožer za obrtanje.

Sl. 14 pruža izgled kojim se pokazuje isti način pritvrđivanja u pravcu strele F14 iz sl. 13.

Sl. 15 pokazuje izgled prednjeg dela nosača grede;

Sl. 16 pokazuje izgled istog nosača posmatranog u pravcu strele F16 iz sl. 15.

Sl. 17 pokazuje jedan izgled kuke za vešanje čamca;

Sl. 18 pokazuje izgled iste kuke, posmatrane u pravcu strele F18 iz sl. 17;

Sl. 19 pokazuje izgled drugog jednog tipa kuke za vešanje čamca;

Sl. 20 pokazuje izgled iste kuke posmatrane u pravcu strele F20 iz sl. 19;

Sl. 21 pokazuje jedan detalj sredstva za pritvrđivanje kuke iz sl. 17 i 18;

Sl. 22 pokazuje jedan detalj sredstva za pritvrđivanje kuke iz sl. 19 i 20 za čamac.

Sl. 23 pokazuje jedan izgled sa strane mosta za ukrcavanje i njegov pokretni nosač;

Sl. 24 pokazuje sličan izgled iz sl. 23, u kojem se most i njegov nosač nalaze u položaju za ukrcavanje.

Sl. 25 pokazuje izgled spreda jednog drugog tipa konsolnih nosača po ovom pronalasku;

Sl. 26 pokazuje jedan izgled sa strane konsolnih nosača iz sl. 25, posmatran u pravcu strele F26 iz sl. 25.

Sl. 27 pokazuje jedan izgled detalja mosta za ukrcavanje i njegovog nosača, u odnosu na konsolne nosače predstavljene u sl. 25 i 26.

Sl. 28 pokazuje jedan izgled spreda drugog jednog tipa konsolnih nosača po ovom pronalasku, u kojem su konsolni nosači pokazani u položaju koji imaju po prvom obaranju;

Sl. 29 pokazuje celo izvučenim linijama konsolne nosače iz sl. 28 posmatrane u pravcu strele F29 iz sl. 28, pri čemu isprekidane linije pokazuju iste konsolne nosače u jednom od međupoložaja između položaja iz sl. 29 i položaja iz sl. 30;

Sl. 30 pokazuje konsolne nosače iz sl. 28 i 29 u njihovom krajnjem položaju;

Sl. 31 pokazuje u izgledu sa strane jednu podužnu gredu i sistem za blokiranje odgovarajućeg konsolnog nosača;

Sl. 32 pokazuje u izgledu spreda jednu podužnu gredu i jednu gredu koja je sa ovom vezana;

Sl. 33 pokazuje u izgledu odozgo sistem za vešanje jedne podužne grede za most;

Sl. 34 pokazuje pomenuti sistem posmatran u pravcu strele F34 iz sl. 33;

Sl. 35 odgovara sl. 33 koja pokazuje u smanjenoj razmeri iste delove, pri čemu je podužna greda već odvojena od mosta.

Sl. 36 pokazuje jedan od pokretnih stubova koji odgovaraju tipu konsolnih nosača sl. 28 i sledećih slika;

Sl. 37 pokazuje isti stub, posmatran u pravcu strele F37 iz sl. 36;

Sl. 38 pokazuje izgled tipa konsolnih nosača po ovom pronalasku za dva čamca.

Sl. 39 pokazuje isti tip konsolnih nosača posmatranih u pravcu strele F39 iz sl. 38;

Sl. 40 pokazuje celim linijama istim tip konsolnih nosača posmatranih u pravcu strele F40 iz sl. 38, pri čemu su isprekidanim linijama pokazani konsolni nosači u njihovom spoljnjem položaju;

Sl. 41 pokazuje izgled čekrka za konsolne nosače za dva čamca;

Sl. 42 pokazuje izgled čekrka posmatranog u pravcu strele F42 iz sl. 41, 1

Sl. 43 pokazuje izgled odozgo čekrka U svima ovim slikama upotrebljeni su isti brojevi za označavanje odgovarajućih delova uređaja.

U obliku izvođenja koji je pokazan na sl. 1 do 24, uređaj ima jedan par nosača 1 od kojih je svaki obrazovan od dva gvozdena ili čelična lima i izveden je podesno za naslanjanje boka i osnove čamca 2, pri čemu su limovi vezani spolja i dole pomoću obimne trake i pomoću zakivaka 3 koji ih drže podesno na rastojanju radi smeštanja koturova za vođenje užadi.

Na donjem kraju konsolne naprave za spuštanje čamca dredviden je krak 4 koji je pojačan podupiračima 5 koji su postavljeni u bočnom i vertikalnom pravcu. Na ovim kracima 4 je utvrđena podužna poluga 6 koja vezuje dva nosača tako da ih čini krutim i da sprečava njihova mala oscilisanja koja proizlaze iz ljuljanja broda kad su veze čamca popuštene.

Poluga 6 je prvenstveno šuplja, i trogaonog preseka sa ispučenom grbinom koja je u sredini otupljena (sl. 28) tako, da, ako se čamac naslanja uz ovu polugu kada je brod nagnut na suprotnu stranu, čamac može isto tako dobro lako kliziti kad je doveden kao i kad je podignut.

Zadnja osnova svakog konsolnog nosača ima upravno na svoju vertikalnu ravan utvrđena dva osovinska čepa 7 (sl. 8) koji imaju izložane aksijalne rupe, pri čemu ovi čepovi služe kao obrtne osovine za točkove 8 čija spoljna strana ima kružno udubljenje u kojem se nalazi glava zavrtnja za zaustavljanje točka koji je ušraflijen u izložanoj rupi odgovarajućeg čepa 7.

Dodir između konsolnog nosača čamca i boka čamca u normalnom položaju se vrši pomoću umetanja drvenog jastučeta 9 koje je utvrđeno u udubljenju nosača i koje ima ispad 10 na koji se naslanja grbina čamca kad se ovaj nalazi na svome mestu. Ovaj ispad 10 ima takođe za cilj, da služi kao potpora čamca kad je ovaj doveden pod nagib broda na suprotnu stranu i upravo u fazu kada konsolni nosači klize po gredama 11 za vođenje, jer bi u ovoj fazi upravo usled nepovoljnog nagiba, čekrci imali težnju da se odvijaju. Ovo odvijanje je naprotiv sprečeno time što se čamac naslanja na pomenuti ispad, i stoga se klizanje konsolnih nosača vrši čak i onda kad je brod nagnut na suprotnu stranu, dok su do izvesne tačke obaranja konsolnih nosača užad ponovo zategnuta i pokretni koturi čekrka su stisnuti uz glavu konsolnih nosača.

Uže 12, koje je izvedeno iz čelika, utvrđeno je na koturači 13 koja nosi prsten koji služi za zakačivanje kuke 14 za vešanje čamca, pri čemu ovo uže zatim prelazi sukcesivno preko koturova 15, 13, 16, obrazujući tako čekrk i zatim preko vodiljnih koturova: 17 (postavljenih u osnovi pozadi nosača), 18 (u glavi grede za vođenje), 19, 20 (u nosaču pomenute grede), 21 (koja je utvrđena za palubu) da bi se zatim obavilo oko doboša 22.

Konsolni nosači imaju na svom gornjem delu dve čivije 23 i 29 sa ušicom. Na ušici čivije 23 je utvrđeno uže 24 iz čelika koje obrazuje opasač za privezivanje čamca za konsolni nosač i ovog konsolnog nosača za nosač 27. U tom cilju opasač ima na svom slobodnom kraju prsten 25 kroz koji se propušta jedan ili više puta uže 26 koje ima svoj privezivač na nosaču 27 i koje je privezano na podesnom ispadu 28. Druga čivija 29 sa ušicom služi za zakačivanje malog čeličnog užeta 30, čiji je zadatak da učestvuje u vezivanju konsola, i da služi za držanje pokrivača čamca i za privezivanje krajeva užadi za spasavanje.

Konsolni nosač koji je sad opisan, klizi usled svoje težine po gredi 11 za klizanje posredstvom svojih kola obrazovanih pozadi pomoću već pomenutih točkova 8 i pomoću valjka 31 koji se obrće oko osovinog čepa 32 koji je utvrđen na osnovi 33 i služi kao obrtna osa grede. Da bi se postiglo ovo klizanje, greda je nagnuta za 30° prema spojašnosti broda i izvedena je na sledeći način.

Dve gvozdene vodilje proizvoljnog podesnog preseka držane su podesno na razmaku i vezane su međusobno spredu pomoću tranzverzalne unutrašnje ploče 34 koja pregrađuje međuprostor da bi prouzrokovala zaustavljanje kola konsolnog nosača kada ovaj poslednji završi svoje spuštanje i pozadi pomoću ploče 35 koja je utvrđena ispod vodilja tako da se ostavlja slobodnim međuprostor, kroz koji se, da bi se izvelo montiranje celine, uvode kola konsolnog nosača obrazovana iz dva para točkova 8. Kad je jednom ovo uvođenje izvedeno, uvodi se deo 36 u vidu kutije koja se utvrđuje pomoću četiri zavrtnja ušrafljena u suprotne krajeve vodilja, tako, da se pojačava veza vodilja. Ovaj deo u vidu kutije ima kotur 18 za povratak užeta.

Vodiljna greda je postavljena u osnovi 33, koja je utvrđena na ivici palube čamaca 37, i na zadnjem delu se naslanja na nosač 27 podesne visine, naime takve, da greda ostaje nagnuta za 30° kao što je gore pomenuto. Na čepu koji vezuje konsolni nosač sa osnovom, obrće se valjak 31 na koji se naslanja konsolni nosač.

Nosač 27 je obrazovan iz dva gvozdена lima u vidu slova U. U slobodnom prostoru između limova, predviđena su dva kotura od kojih gornji 19 pruža uže 12 koje dolazi sa kotura 18 sa grede, drugi 20 koji je postavljen dole, služi za vođenje užeta ka koturu 21, koji je postavljen na palubi, odakle se uže namotava na doboš 22.

Gornji kraj konsolnog nosača ima jednu raklju 38 koja blokira gredu protiv kretanja koja potiču od ljuljanja broda; dva kruta podupirača 39 koji su utvrđeni na palubi služe da pojačaju nosač radi otpora naprezanju na vučenje užeta 12. Ovaj nosač 27 ima ispad 28 za koji se uže 26 vezuje kao što je već pomenuto.

Na polovini rastojanja između dveju greda 11, i bar na ivici palube, zglobljena je daska 40 za ukrcavanje.

Ova je daska upravljana naročitim okvirom 41, iz lima koji je izveden tako, da ostaje u stanju mira, u položaju nagnutom za 30° kao grede za klizanje pomoću kojih je ovaj, sa svoje strane, za vreme obaranja, upravlján pomoću dva mala čelična užeta 42.

Kad je obaranje spolja dovršeno, okvir 41 ostaje vertikalán i ograničava kretanje daske pomoću dva bočna kraka 43 koji se obrću oko iste osovine okvira i koji su vođeni svaki pomoću kulisa 44, 45, pri čemu su kulise 44 postavljene na nepomičnoj osnovi nosača u kulise 45 na donjem delu pomenutog okvira.

Za izvestan deo kretanja okvira 41 kulise 45 se pomeraju bez povlačenja krakova 43. Kad krajevi krakova 43 udare o dno kulise koja je odgovarajući pridodata, ovi krakovi bivaju zahvaćeni u kretanje i zaustavljaju se samo kad naiđu na donji deo kulisa 44. Između pomenutog okvira 41 i grede, zategnuta su čelična užad 46 koja sačinjavaju ogradu.

Daska nosi ograde 47 koje su obrazovane iz greda međusobno zglobljenih u vidu paralelograma radi sledovanja kretanja čamca pri ljuljanju broda do položaja kad su štapovi 48 koji su zglobljeni iz dva dela opruženi, pri čemu su ovi štapovi takođe zglobljeni na gornjem kraju okvira i na vertikalnim nosačima ograde daske.

Malo uže 49 iz konoplje, koje prolazi kroz rupu okvira, služi za dovod daske za ukrcavanje na čamac, i ima jedan čvor 50 takve veličine da ne može da prođe kroz rupu, da bi se ostavila izvesna labavost kada je uže 49 zategnuto za normalni položaj broda da bi daska oborena gredama imala početni nagib približno 30°, i da bi zatim mogla biti dovedena na čamac svojom sopstvenom težinom. Ispad 51, koji je utvrđen na boku okvira, služi za privezivanje pomenutog užeta 49. U slučaju kad se daska ne

bi sama od sebe oborila usled nepovoljnog nagiba broda, ona bi morala biti gurnuta rukom od strane dva mornara iz čamca koji treba da se prvi ukrcaju.

Svaka od kuka 14 sa vešanje čamca obrazovana je iz stvarne kuke 52 koja je snabdevena sa zadnjom ekscentričnom masom i koja je montirana na osovini koja je utvrđena u podesnoj armaturi 53 u kojoj se kuka skriva po obrtanju oko svoje osovine kad je izvršeno otkačinjanje, izbegavajući tako eventualna zakačinjanja sa zahvatnim prstenom koturače 13. Ova armatura ima ispod osovine za obrtanje kuke jednu rupu za uvođenje dužeg kraka račvastog organa 54 za blokiranje čiji je kraći krak uveden u prostor između koturova prstena i kraka kuke; na ovaj način se sprečava otkačinjanje kuke, dok se, da bi se primenila za zakačinjanje ostavlja na mestu samo dugački krak i, da bi se osposobila da funkcioniše automatski usled teže, izvlači se sasvim organ 54 za blokiranje koji ostaje vezan na lancu 55 koji je utvrđen na poprečnici 56 čamca.

Donji deo armature 53 je obrazovan tako, da se prilagođava rupi poprečnice 56 koja je utvrđena na krajevima čamca. Jedan kraj lanca 57 vezuje ovu armaturu sa rtenjačom čamca, gde je, na pojačanju 58 iz lima predviđen podesan uređaj, koji blokira ili oslobađa po volji ovaj lanac. Ovaj uređaj je obrazovan iz jedne čivije 59 (sl. 18) uvedene u poslednji prsten lanca i koja može da se obrće oko osovine nošene uzengijom koja se nalazi u čvrstoj vezi sa pojačanjem 58. Slobodan kraj čivije 59 može biti obuhvaćen kružnim segmentom koji se nalazi u čvrstoj vezi sa velikim čepom 60 koji se obrće u podesnom ležištu koje je u čvrstoj vezi sa pojačanjem 58.

Obrtanje ovog velikog čepa 60 izvodi se pomoću poluge 61 koja je upravljana rukom i zaustavljena malom čivijom. Konačno, jedan lančić 62 vezuje glavu kuke sa poprečnicom 56.

Kuka koja je sad opisana može da funkcioniše automatski i na komandu. U prvom slučaju funkcionisanje se vrši zahvaljujući težini ekscentrične mase koja, čim je čekrk slobodan, prinuđuje kuku da se obrće i da se oslobodi prstena na koturači 13; funkcionisanje na komandu treba da bude izazvano kad iz proizvoljnog razloga izostane automatsko funkcionisanje, koje je stvarno veoma retko, i moglo bi se čak reći da je nemoguće da se desi. Funkcionisanje na komandu se vrši na sledeći način:

Pošto je izvučena čivija za zaustavljanje poluge 61, poluga se obrće rukom. Obrtanje poluge dovodi obrtanje kružnog segmenta koji se nalazi u čvrstoj vezi sa velikim čepom 60 i prema tome oslobađanje čivije 59

koja se, usled vučenja lanca 57 sa kuke 52 koja je ostala zakačena za kotur 13 čekrka, pretura ostavljajući da izmakne lanac i prema tome ostavljajući da kuka izide iz svoga ležišta. Kad se lančić 62 zategne on prinuđuje kuku da se obrće i da se oslobodi od kotura padajući na čamac koji tako ostaje slobodan da plovi morem, pošto se druga kuka otkačinje automatski ili se eventualno, oslobađa rukom, prema opisanom.

Ako bi se htela kuka koja funkcioniše samo na komandu to će se upotrebiti kuka koja je predstavljena na sl. 19 i 20. Kuka 63 ima donji deo koji je uveden u rupu poprečnice 56. Na kraju kuka ima obrtnu metalnu petlju 64 koja omogućuje zakačinjanje pokretnog kotura čekrka i sprečava njegovo otkačinjanje. Da bi se zakačio kotur treba podići rukom gore pomenutu petlju. Ostatak uređaja je potpuno isti sa uređajem automatske kuke.

Kod ovog tipa kuka, da bi se čamac oslobodio čekrka treba delovati na uređaje koji vezuju lance kuka sa čamcem. Kuke se povlače na brod i da bi se čamac ponovo podigao treba da se montiraju dve pomoćne kuke koje treba da čine sastavni deo opreme čamca.

Kod ovog tipa kuka se može postići jednovremeno otkačinjanje obe kuke čamca. U tom cilju se oba velika čepa 60 vezuju međusobno pomoću krute poluge 65 upravljane u sredini pomoću poluge 66. Čivije 59 za držanje lanaca sa kuka biće blokirane pomoću kružnih segmenata čepova 60 posredstvom poprečnih poluga 67 da bi se ostavio slobodnim središnji deo čamca za njegove katarke ili za motor. Kad se obori poluga 66 kružni segmenti se obrću i oslobađaju poprečne poluge 67, a ove poslednje oslobađaju čivije za držanje lanca sa kuka, koje pošto nisu više držane odlaze zajedno sa koturima čekrkovim i čamac će biti slobodan da plovi.

Pokretni kotur 13 čekrka ima gore malu poprečnu polugu 68 koja na kraju rada dizanja čamca nailazi na donju ivicu donje glave konsolnog nosača. Počev od ovog trenutka počinje obaranje konsolnog nosača prema unutrašnjosti broda.

Vitao 22 za upravljanje uzadima ima dva doboša istog prečnika koji su paralelni međusobno i imaju helikoidalni žleb za namotavanje pomenutih užadi. Vitao je snabdeven ručnom kočnicom za regulisanje brzine obrtanja doboša radi odvijanja užadi kad se dovodi čamac, i jednim električnim motorom za dizanje. Čekrk je snabdeven kao i obično uređajem koji omogućuje dizanje čamca ručno.

Gore opisanim konsolnim nosačima upravlja samo jedan matroz koji izvodi sledeće radove:

Kod spuštanja čamca: a) on uklanja užad 26 koja obuhvataju držače 24. b) on popušta kočnicu čekrka; konsolni nosači klize tada po gredama za vođenje zahvaljujući nagibu ovih poslednjih; kad konsolni nosači dospu do kraja svoga kretanja, oni se obaraju istovremeno sa gredama do nailaska svojim donjim krajem uz bok broda ili uz podesnu armaturu koja bi mogla biti postavljena na boku broda. Jednovremeno će se izvršiti obaranje daske za ukrcavanje, koja će biti upravljena da se nasloni na čamac klizeći niz uže 49, što može biti izvedeno od strane dva matroza iz čamca. Pošto je jednom izvedeno kretanje obaranja konsolnih nosača rukovalac koči čekrk, posle čega se može izvesti ukrcavanje putnika.

Kada se izvede ukrcavanje, rukovalac ponovo popušta užad dok se čamac ne otkāči od čekrka. Ako je čamac snabdeven automatskim kukama koje su predstavljene na sl. 17 i 18, pre no što čamac dodirne vodu, oba matroza iz čamca treba da skinu organe 54 za blokiranje kuka 52 da bi omogućili automatsko otkāčinjanje koje se vrši čim čamac plovi.

Ako se automatsko otkāčinjanje ne izvodi, to pomenuti matrozi treba da upravljaju polugama 61 radi odvajanja kuka od čamca.

Ako je čamac snabdeven kukama koje su međusobno vezane, matroz, kojemu je stavljen u dužnost ovaj rad, treba da upravlja polugom 66 (sl. 58) čim čamac plovi, da bi oslobodio poprečne poluge 67 (sl. 19, 20, 22).

Kod podizanja čamca: a) čamac se zakāčinje za čekrke; b) rukovalac stavlja u kretanje električni vitao. Čamac se zatim diže dok poluge 68 pokretnih koturova čekrka ne udare na konsolne nosače: ovi poslednji se obaraju dok se grede ne naslone na nosače 27. Daska za ukrcavanje se obara istovremeno posle čega se konsolni nosači o koje je čamac obešen penju na grede za vođenje. Na kraju ovog kretanja rukovalac zaustavlja vitao. c) dodaju se i opasuju veze 24 i čim su ove poslednje na mestu rukovalac polako otpušta čekrk da bi dao malo slobode užadima, a zatim konačno koči čekrk.

U slučaju kakvog kvara električnog motora treba da se čamac može podići ručnim radom.

Uređaj koji je ovde opisan po nevolji zaprema palubu čamcima. Kod velikih preko-oceanskih brodova koji su namenjeni transportu putnika može se postići potpuno oslobađanje palube postavljanjem u visinu konsolnih nosača koji u ovom slučaju u mesto da se obrću na samoj palubi vrše svoje obrtanje na skelama 69 podesne visine (sl. 25 do 27).

U ovom slučaju ako postoji nosač 70 on će biti korišćen za naslanjanje greda na podesne konsole 71, pri čemu se čekrk montira na drugu jednu središnu konsolu. Pošto opasači treba da budu upravljani na nosače 70, pre no što se dospe do ispada 28 koji su utvrđeni na konsolama za naslanjanje greda, to oni prolaze ispod kuka 72 konsolnih nosača da bi opasači sledovali linijom da se izvede vučenje prema dole.

Usvajajući ovaj sistem izdignutih konsolnih nosača, pokretni okvir koji upravlja daskom za ukrcavanje treba da bude obrtan na podesnim nosačima 73. Da bi se dospelo do daske putnici treba da se popnu nekoliko stepenica uz letvice 74 koje se nalaze stalno utvrđene na mostu, pri čemu ove stepenice imaju u svome donjem delu dva nepomična stuba 75 za držanje ograde 76 koja je izvedena iz štapova na zglobovima koji su zglobovno vezani sa ogradom 47 daske za ukrcavanje.

Izdignuti nosač 41 ima dva vodiljna ispada 77 koji klize u podesnim kružnim prerezima nosača 73 gde imaju svoja ograničenja radi regulisanja nagiba nosača odgovarajući nagibu obeju greda u oba krajnja položaja celine.

Kod sistema izdignutih konsolnih nosača ograda 46, koja je obrazovana u ovom slučaju krutim polugama, ostaje nepomično na ivici palube i ograničena je po visini nosačima greda i oslonaca, i ima posredne potpornike 78 radi pojačanja.

Ovaj tip konsolnih nosača na obaranje po pronalasku omogućuje usvajanje uređaja pomoću kojeg se uvek automatski pomoću sile teže, po ukrcavanju putnika u čamac, ovaj poslednji pre no što se spušta u more udaljuje od boka broda (sl. 28 do 37). U ovom uređaju svaka greda 11 koja služi za klizanje konsalnog nosača obrće se oko gornjeg kraja podužne grede 79, pri čemu su obe grede vezane pomoću ploča i sa svoje strane su zglobljene sa krajem donje palube 80.

Popuštajući užad radi spuštanja čamca, delovi 4 donjih krajeva konsolnih nosača nailaze na kraju kretanja obaranja, na podužne nosače koji se, uvek usled težine čamca, obaraju upolje i udaljuju čamac od ivice broda. Kretanje obaranja celine oko stožera podužnih nosača ograničeno je na položaj u kojem su zategnuti zglobljeni kraci 81, koji podesno vezuju podužne nosače sa palubom 37 čamaca.

Na mestu na kojem delovi 4 konsolnih nosača nailaze na podužne nosače, ovi poslednji imaju jedno udubljenje 82 koji služi za izbegavanje kretanja koja proističu od konsolnih nosača. Ovi nosači su takođe blokirani u ovom udubljenju protiv njihovog naglog kretanja obaranja prema unutra, pomoću kuke 83 koja je upravljena prenosni-

kom koji je izveden na zglobov kao paralelogram koji je postavljen na jednoj strani podužnih nosača.

Organ za upravljanje prenosnika u vidu paralelograma jeste krak 84 (sl. 31) poluge koja obrazuje gornju stranu paralelograma. Ovaj krak, kad su podužni nosači u normalnom položaju nailazi na konsolu 85 koja je utvrđena ispod palube za čamce. Kad podužni nosači počnu svoje kretanje obaranja prema upolje, krak 84 se udaljuje od konsole 85 i omogućuje kuki 83 da se spusti radi blokiranja konsolnog nosača, pri čemu težina celine paralelograma koji prouzrokuje spuštanje kuke, može biti uvećana, ako je potrebno, pomoću poluge iz olova koja se utvrđuje bočno duž strane 86 ovog paralelograma.

Ploča za gornje spajanje podužnih nosača za svaki nosač ima po jednu kuku 87 koja služi za blokiranje podužnog nosača za palubu. U tom cilju je metalna ploča 88 koja u svom prednjem delu ima oblik račve, utvrđena na palubi. U ovoj račvi podužni nosač prilagođava tačno, i tako je blokiran protiv kretanja koja proizilaze od ljučenja broda. Ploča 88 ima, u pravcu kuke 87, jednu petlju 89, koja, kad zauzima položaj koji je pokazan crtasto u sl. 33, zakačinje kuku 87 u trenutku kad krak 84 dodiruje konsolu 85. Kuke 87 zalaze više kad se konsolni nosači penju na grede. U ovom drugom položaju, pošto su opasači privezani za opasače čamca, prsten se prebacuje unutra (položaj koji je pretstavljen celim linijama u sl. 33) i kuka 87 se blokira pomoću čivije 90 koja je sa svoje strane blokirana kružnim segmentom koji je upravljan polugom 91.

Sa ovim tipom automatskih konsolnih nosača daske i sa njom udruženi delovi treba da ostanu na ivici broda dok se konsolni nosači obrću na podužnim gredama i udaljuju se od boka broda, pri čemu je za ovo predviđen niže izloženi uređaj.

Uže za upravljanje pokretnog nosača daske i užad koja obrazuju ogradu protežu se između pomenutog nosača i različitih stubova 92 od kojih je svaki snabdeven sa dva podupirača odgovarajući podužnim i bočnim podupiračem, pri čemu ovaj poslednji ima jedno dugme 93 za zaustavljanje koje se kreće u kružnom prerezu koji je izveden u nepomičnoj osnovi stuba u njegova dva krajnja položaja, vertikalnom i nagnutom za 30° kao grede.

Greda za klizanje svakog konsolnog nosača snabdevena je jednim ispadom 94 koji je umešten u račvu 95 vretena montiranog na stubu tako, da može da klizi duž stuba; račva teži da se spusti usled svoje težine i može da bude podignuta pomoću poluge 96 sa lopatom koja se obrće oko

poprečnog podupirača stuba. Vreteno račve 95 se završava pri dnu stopalom 97 koje se u kretanju obaranja stuba kreće po kružnom krilu 98 koje je utvrđeno na osnovi stuba. Oblik kružnog krila je takav, da račva 95 zahvata u ispad 94 za vreme kretanja obaranja greda dok stub ne zauzme upravan položaj prema mostu. U tome trenutku stopalo 97 vretena pada duž prednjeg dela krila. Račva 95 ostavlja slobodnim ispad 94 tako, da grede ostaju slobodne za drugo obaranje upolje na podužne grede čim se povuče čivija 90 za zaustavljanje, dok stubovi obstaju blokirani na brodu sa celim uređajem daske.

Stopalo 97 blokira stub protiv obaranja unutra.

Opisani konsolni nosači imaju, između dva stalna kotura 15 i 16, jedan treći kotur čiji je cilj da održava rastavljenim pojedine delove užadi od čekrka kad su konsolni nosači pretrpeli oba obaranja upolje odgovarajući oko stožera i podužnih greda.

Konsolni nosači mogu biti upravljani od strane jednog jedinog lica i njihovo funkcionisanje se izvodi prema sledećem:

Da bi se čamac spustio u more a) popuštaju se opasači 24; b) popušta se kočnica čekrka: konsolni nosači sa čamcem klize tada po gredama 11, i, kad su dospeli na kraj svoga kretanja obaraju se do nailaska na udubljenja 82 u podužnim nosačima; istovremeno se stubovi 92 sa nosačem daske za ukrcavanje obaraju takodeposle čega se daska dovodi na čamac pomoću malog užeta 49 iz konoplje. Grede za klizanje se oslobađaju automatski od stuba kao što je to gore opisano. U tom trenutku se kočica čekrka radi ukrcavanja putnika i u međuvremenu rukovalac ide da obrne polugu 91 da bi oslobodio čivije 90 za držanje koje drže podužne grede na palubi. Posle ukrcavanja putnika rukovalac ponovo popušta užad, usled čega se podužni nosači obaraju udaljujući čamac od boka broda. Obaranje podužnih greda je ograničeno kracima 81. Čamac se tada spušta u more. U početku ove druge faze konsolni nosači ostaju blokirani u udubljenjima podužnih greda dejstvom kuka 83. Otkaćinjanje čamca se vrši na već opisani način.

Da bi se čamac podigao na brod: a) zakačinje se čamac za čekrke i podiže se daske, ako je potrebno, b) stavlja se u dejstvo čekrka i čamac se diže; kad poluge 68 pokretnih koturova 13 naidu na konsolne nosače podužne grede 79 se obrću prema brodu do nailaženja na ivicu palube za čamce; istovremeno poluge 84 nailaze na konsolu 85 podižući kuke 83 i oslobađajući tako konsolne nosače da bi im se omogućilo obaranje prema unutra. U trenutku kad

poluge 84 dodirnu konsole 85, petlje 89 koje su prethodno oborene napole stupaju u dejstvo, i zahvataju kuke 87 radi sprečavanja slučajnog obaranja ovih podužnih greda prema upolje koje bi moglo biti prozrokovano naginjanjem ili ljuljanjem broda. Tada se zaustavlja čekrk i, upravljanjem poluge 96 sa lopatom podižu se račve 95 koje prema tome zahvataju petlje 94 greda. Poluge 96 su blokirane u njihovom aktivnom položaju pomoću čivija.

Nastavljajući obrtanje čekrka, konsolni nosači se obaraju prema unutra do naslanjanja na njihove nosače 27; u tom trenutku se čamac privezuje pomoću opasača 24 i opasača 26.

Istovremeno kad i grede, bivaju obarani u svoj položaj odmora i stubovi i nosač daske.

U obliku izvođenja koji je pokazan na slikama 38 do 43, automatski konsolni nosači po pronalasku su predviđeni za dva čamca 2 i 99, koji se istovremeno stavljaju izvan broda i spuštaju se sukcesivno. Rad može biti izvođen od strane jednog jedinog lica.

Svaki konsolni nosač ima dva kraka sa dvogubim priborom užadi koje se zasebno namotavaju na dvogubi par doboša istoga prečnika naročitog čekrka 100. Limovi koji sačinjavaju svaki konsolni nosač 1 treba da budu postavljeni na dvostrukom rastojanju no u prethodnim oblicima izvođenja, ili radi toga da stabilnost bude velika i pored veće visine konsolnih nosača, ili radi toga da bi se mogle smestiti grede za povratak užadi od čekrka oba čamca; gvozdene vodilje koje obrazuju svaku od greda 11, odgovarajući su razmeštene i nosači 27 su širi.

Dva para doboša čekrka imaju dva uređaja za kočenje i za blokiranje koji su upravljani dvema nezavisnim polugama 101 za gornji čamac 2 i 102 za donji čamac 99 tako, da dva para doboša mogu da se obrću zajedno ili zasebno jedan od drugog.

Kada je jedan od parova doboša otkočen on je blokiran na vertikalnom nosaču čekrka pomoću kakvog uređaja koji ima zapirač 103 koji je postavljen na ovom nosaču i jedan izupčeni točak 104 koji je utvrđen na osovini jednog od doboša gore pomenutog para; isto se dešava i za drugi par doboša. Ostatak celine konsolnih nosača koji je gore potpuno istovetan sa opisanim tipom za jedan jedini čamac sa tom jedinom razlikom, što je osim daske 40 sa automatskim funkcionisanjem koja služi za ukrcavanje putnika sa gornjeg mosta 37 u gornji čamac, i koji treba da bude podesno dugačak, predviđena još jedna daska 105 koja će biti upravljana ručno od strane dva

matroza iz donjeg čamca pri čemu ova druga služi za ukrcavanje sa palube 80 za šetnju.

Konsolni nosači sa dvogubim krakom za dva čamca funkcionišu na sledeći način, pri čemu je potreban jedan jedini rukovalac.

Za spuštanje: a) oba para doboša čekrka su spojena međusobno, i, pošto su popuštene veze (opasači), popušta se kočnica čekrka: konsolni nosači tada klize po gredama i obaraju se zatim kao obično.

Na gornjem čamcu 2 koji se nalaze u vezi sa palubom čamca, postavlja se automatski daska 40 za ukrcavanje dok na donjem čamcu 99 koji se nalazi u vezi sa palubom za šetnju dva mornara iz čamca treba da obore rukom drugu dasku 105, kad je čekrk zaustavljen.

Putnici se ukrcavaju istovremeno sa obe palube i u međuvremenu rukovalac popušta kočnice pomoću poluge 101 kod para doboša za užad gornjeg čamca i blokira ovaj par pomoću zapirača za zaustavljanje: on zatim popušta kočnicu čekrka da bi spustio donji čamac. Kad je ovo izvršeno, on ponovo koči čekrk, rukujući polugom 102 i odgovarajućim zapiračem, on oslobađa i blokira par doboša i, upravljajući ponovo polugom 101, on koči doboše gornjeg čamca, koji on spušta čim je donji čamac zaplovio.

Da bi se čamci podigli vrši se obratan rad.

Sa ovim tipom konsolnih nosača za dva čamca naprezanje svakog užeta se ne menja, jer oba para užadi učestvuju u radu pomenutih konsolnih nosača, pri čemu snaga čekrka treba da međutim bude veća no u slučaju konsolnih nosača sa samo jednim čamcem, stoga što je naprezanje koje treba da se savlada radi obaranja konsolnih nosača prema unutra i radi njihovog penjanja duž greda u ovom slučaju uvećano težinom drugog čamca i činjenicom da su konsolni nosači neminovno teži.

Ma da su opisani u predstavljeni u detalju nekoliko oblici izvođenja pronalaska, razumljivo je da je ovo učinjeno u cilju objašnjenja i bez ograničenja jer se u uređaju mogu izvesti varijacije, a da se time ne izade iz okvira pronalaska.

Patentni zahtevi:

1) Automatski konsolni nosači za čamce za spasavanje naznačeni time, što svaki konsolni nosač (1) jednog para ima, ispod svoga kiivog dela za naslanjanje boka čamca, jedan ispadnuti deo (10) koji je podesan da služi kao oslonac za grbinu čamca

kad težina ovoga poslednjeg ne treba da bude nošena čekrcima pri čemu svaki od konsolnih nosača (1) može da klizi duž vodiljne grede (11) koja se obće na osnovi (33) koja je utvrđena na ivici palube broda i koja je držana u položaju nedejstva (kad je čamac na brodu) nosačem (27) koji, kad je brod u horizontalnom položaju, održava gred (11) približno pod nagibom od 30° u odnosu prema horizontu, pri čemu je raspored celine takav, da kad su konsolni nosači izveli svoje kretanje klizanja duž grede, težište sistema pada izvan vertikalne ravni koja prolazi kroz stožere obrtanja greda što proizvodi automatsko obaranje celine do položaja za upotrebu.

2) Konsolni nosači po zahtevu 1, naznačeni time, što radi olakšanja klizanja u pridodatoj vodiljnoj gredi (11) svaki konsolni nosač (1) ima na svojoj osovinu pozadi dva para točkova (8) koji se naslanjaju na vodilje u unutrašnjosti grede i svojom donjom površinom se naslanjaju na valjak (31) koji se obrće oko osovinog čepa (32) grede.

3) Konsolni nosači po zahtevu 1 ili 2, naznačeni time, što su oba konsolna nosača (1) svakoga para vezana u svome podnožju pomoću poluge (6) koja ima uopšte trougaoni presek ali koji je prema sredini istupljen radi olakšanja klizanja čamca po ovoj gredi kada je brod nagnut na suprotnu stranu.

4) Konsolni nosači po zahtevu 1 do 3, naznačeni time, što oba užeta (12) od čekrka (koturača) služe za izvođenja rada u fazama klizanja konsolnih nosača (1) u gredama (11) za vođenje i za obaranje celine pošto svako užet na svom nepomičnom delu na uzengiji za vešanje pokretnog kotura (13) koturače na koju je okačena kuka čamca, prolazi kroz kotur (15) koji je postavljen u glavi konsolnog nosača (1), kroz gore pomenuti pokretni kotur (13) kroz povratni kotur (16) koji je nošen konsolnim nosačem pored njegove glave, kroz drugi kotur (17) koji je nošen konsolnim nosačem blizu grede (11) za klizanje, kroz kotur (13) koji je nošen unutrašnjim krajem ili s gornje strane grede za klizanje, kroz kotur koji je postavljen na kraju s gornje strane nosača (27) grede za klizanje i kroz druge vodiljne koture (20, 21) koji vode užet do odgovarajućeg doboša čekrka za rad.

5) Konsolni nosači po zahtevu 1 do 4, naznačeni time, što su grede za klizanje vezane međusobno na njihovom gornjem kraju pomoću čeličnog užeta (42) na kojem je utvrđen gornji kraj armature ili okvira (41) daske (40) za ukrcavanje, pri čemu je ova armatura (41) zglobljena svojim suprotnim krajem za spoljnu ivicu palube na istom o-

sovinom čepu za obrtanje daske i snabdevena je osloncima (43, 44, 45) koji ograničuju kretanje iz položaja nagutog pod 30°, u odnosu na palubu, u vertikalni položaj pri čemu je daska (40) vezana za svoju armaturu pomoću sistema zglobljenih poluga od kojih jedne (47), kad je daska (40) u položaju za ukrcavanje putnika obrazuju ogradu.

6) Konsolni nosači po zahtevu 5, naznačeni time, što su između svake grede (11) za klizanje nosača (1) i armature (41) daske (40) zategnuta mala čelična užad (46), koja obrazuju ogradu.

7) Konsolni nosač po zahtevu 5 ili 6, naznačeni time, što je jedan kraj užeta (49) utvrđen na dasci (40) skoro na polovini njene dužine i što je vezan za organ (51) armature (40), pri čemu je ovo malo užet (49) snabdeveno čvorom (50) koji sprečava da pomenuto malo užet (49) bude sasvim zategnuto tako, da omogućuje da se, kad se armatura (41) nalazi u upravnom položaju prema mostu, daska (40) obori za 30° prema upolje, što omogućuje da se daska (40) postavi na čamac laganim popuštanjem pomenutog užeta (49).

8) Konsolni nosači po zahtevu 1 do 7, naznačeni time, što su obrtni čepovi (32) greda (11) za klizanje, umesto da budu postavljeni blizu visine palube, utvrđeni na uzdignutim nosačima (69), a čekrk je postavljen na podesnoj konsoli (71) koja utvrđena prvenstveno na zidu nosača (70), pri čemu se daska (40) i njena armatura (41) takođe obrću oko uzdignutih nosača (73), a pristup je dat malim stepenicama (74) koje su utvrđene na mostu.

9) Konsolni nosači po zahtevu 1 i 2, naznačeni time, što su grede (11) za klizanje zglobljene svaka na kraju s gornje strane podužne grede (79) koja je sa svoje strane zglobljena svojim donjim krajem za osovinu čep koji je utvrđen na boku broda ili na armaturi koja je utvrđena na boku broda, dok su predviđena sredstva koja omogućuju obrtanje u polje celine koja je obrazovana iz konsolnih nosača (1), pri čemu njihove grede (11) za klizanje i podužne grede (79), samo kada se, na kraju obrtnog kretanja greda (11), konsolni nosači (1) svojim donjim krajem postavljaju u udubljenje (82) podužnih greda (79) pri čemu je kretanje u polje podužnih greda (79) ograničeno, pomoću krakova (81) na zglob, na položaj u kojem se kotur (15) na vrhu konsolnih nosača nalazi na istoj visini kao i obrtni stožer podužnih greda.

10) Konsolni nosači po zahtevu 9, naznačeni time, što je sa svakom gredom (11) konsolnog nosača (1) vezan po jedan stub (92), tako, da se može osloboditi, a na kojem su utvrđeni užet (42) za rukovanje ar-

maturom (41) daske (40) i mala užad (46) koja obrazuju ogradu, dok su predviđena sredstva koja su podesna da oslobode svaki stub (92) od pridodate grede (11), kad su grede (11) dostigle položaj upravan prema palubi i kretanje obaranja izvan podužnih greda (79) počinje.

11) Konsolni nosači po zahtevu 10, naznačeni time, što su sredstva za vezi između svakog stuba (92) i susedne grede (11) za klizanje obrazovana iz vretena utvrđenih na stubu (92), tako, da mogu kliziti, i završuju se u svom gornjem delu račvom (95) koja obuhvata ispad (94) grede (11) kad je vreteno potisnuto prema gore, pri čemu ovo vreteno ima u svom podnožju produženje (97) koje se kreće duž površine (98) za vođenje koja je utvrđena na mostu i ima takav oblik da održava račvu (95) u položaju zahvata sa ispadom (94) grede (11) za vreme njenog kretanja iz položaja nedejstva u vertikalni položaj, pri čemu joj omogućuje da pada svojom sopstvenom težinom radi blokiranja stuba (92) i da ostavi slobodnom gredu (11), kad je jednom dostignut upravan položaj palubi, pri čemu je poluga (96), koja se može upravljati ručno, takođe predviđena za podizanje vretena za vreme rada vraćanja čamca pre no što grede (11) počnu svoje kretanje obaranja prema unutra.

12) Konsolni nosači po zahtevu 9 do 11, naznačeni time, što osim dva čeonu kotura (15, 16) svaki konsolni nosač (1) ima po jedan posredni kotur koji služi da održava udaljenim jedan od drugoga delova užeta čak i u položaju najvećeg nagiba celine.

13) Konsolni nosači po zahtevu 9 do 12 naznačeni time, što svaka podužna greda (79) ima gore jednu dugu kuku (87) koja može biti okačena po volji ili pomoću petlje (89) koja se obrće oko svoga horizontalnog stožera koji je nošen palubom, ili pak pomoću sistema za blokiranje koji je obrazovan čivijom (90) čiji se jedan kraj obrće oko vertikalne osovine dok drugi kraj može biti blokiran cilindričnim segmentom koji je u čvrstoj vezi sa horizontalnim osovinskim čepom koji je upravlján pomoću jedne poluge (91).

14) Konsolni nosači po zahtevu 9 do 13 naznačeni time, što svaka podužna greda (79) ima jedan sistem poluga zglobljenih u vidu paralelograma čija je donja strana snabdevena kukom (83) koja je podesna da dospe u zahvat sa delom koji je u čvrstoj vezi sa stopalom konsolnog nosača (1) dok gornja strana ima jedno produženje (84) koje je podesno da dospe u dodir sa konsolom (85) za upravljanje, pri čemu je uređenje takvo, da kuka (83) zahvata u konsolni nosač čim se gore pomenuto produženje 8h udalji od konsole (85).

15) Konsolni nosači po zahtevu 1 do 3, naznačeni time, što svaki konsolni nosač (1) ima dva kraka od kojih je donji kraći a gornji duži, pri čemu su ovi konsolni nosači (1) usled toga podesni da posluže za dva čamca (2, 99) od kojih je svaki snabdeven zasebnim čekrcima (koturačama), dok čekrk (100) ima dva para doboša za namotavanje užadi (12), po jedan par za svaki čamac, i ovi parovi mogu biti učinjeni zavisnim jedan od drugoga radi jednovremenog upravljanja oba para užadi (12) za vreme kretanja klizanja konsolnih nosača (1) i obaranja konsolnih nosača (1) i greda (11) za klizanje i nezavisnih jedan od drugoga radi stavljanja u more najpre nižeg čamca (99) a zatim gornjeg čamca (2) pomoću kočnica i sistema za blokiranje.

16) Konsolni nosači po zahtevu 15, naznačeni time, što je gornji čamac (2) služen automatskom daskom (40) za ukrcajanje a donji čamac daskom (105) koja je upravljana ručno.

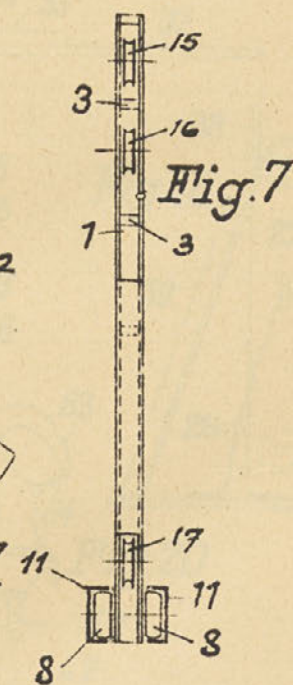
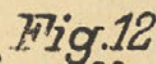
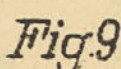
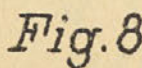
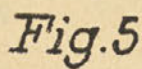
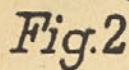
17) Konsolni nosači po zahtevu 1 do 16 naznačeni time, što su radi zakačivanja čamca za koturače predviđene dve kuke (52) u čamcu, od kojih svaka ima oblik kružnog luka čije je središte horizontalni osovinski čep za obrtanje kuke koja je nošena armaturom (53) koja je utvrđena na čamcu tako, da se može lako osloboditi, pri čemu je kuka (52) u čvrstoj vezi sa teškom masom koja je prinuđuje da se obrće da bi se oslobodila od pokretnog kotura (13) koturača čim koturača nije više zategnuta, i osim toga je vezan sa čamcem pomoću relativnog dugog lanca (62) koji prinuđuju kuku (52) da se obrće kad se ovaj lanac (62) zateže.

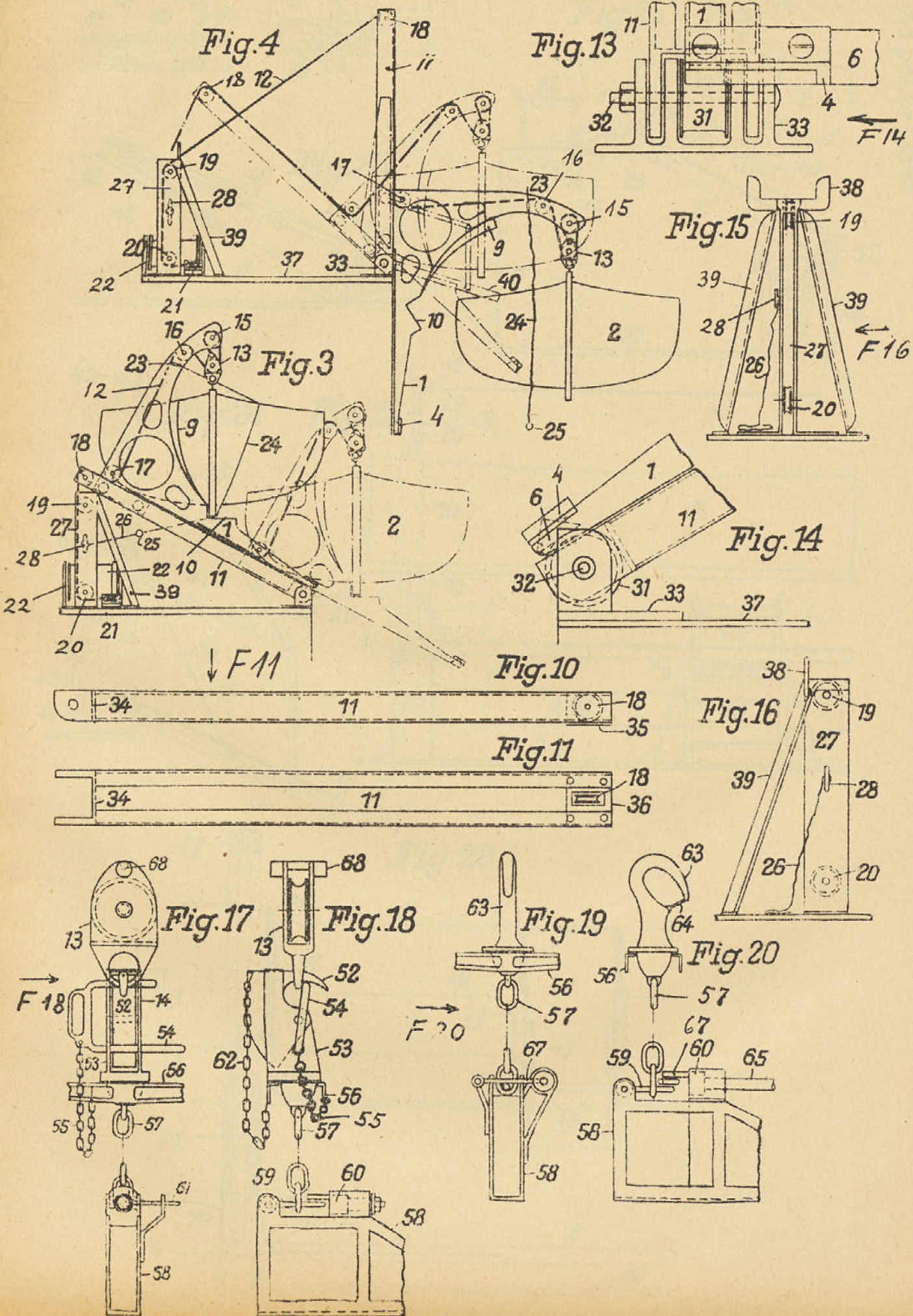
18) Kuka po zahtevu 17, naznačena time, što je uređaj za vezivanje armature (53) svake kuke (52) sa čamcem obrazovan iz jednog kraja lanca (57) utvrđenog na kraju ispod produženja armature (53) koja je smeštena u ležištu traverse (56) koja je utvrđena na čamcu, pri čemu je donji kraj ovog lanca (57) obuhvaćen osovinskim čepom (59) koji se sa svoje strane održava u položaju blokiranja zaustavljačem koji je obrazovan cilindričnim segmentom koji se nalazi u čvrstoj vezi sa stožerom (60) i koji se dovodi u zahvat ili izvan zahvata sa stožerom, pomoću obrtanja jedne poluge (61).

19) Konsolni nosači po zahtevu 1 do 16, naznačeni time, što su za zakačivanje čamca za koturače predviđene dve kuke (63) od kojih je svaka snabdevena uređajem (64) poznalog tipa radi sprečavanja njenog slučajnog otkačivanja od pokretnog kotura (13) koturače, pri čemu je kuka (63) utvrđena na čamcu pomoću uređaja koji ima osovinski čep (59) koji zahvata u donji prsten kraja lanca (57) utvrđenog na donjem produženju.

kuke (63), pri čemu je ovaj osovinski čep (59) održavan u položaju zahvata sa prstenom pomoću obrtne poluge (67) koja se održava oslonjenom na osovinski čep (59) pomoću zahvata njenog kraja sa cilindričnim segmentom koji je nošen jednim krajem krute poluge (65) čiji je drugi kraj snabde-

ven jednim drugim cilindričnim segmentom koji blokira sistem za pritvrđivanje druge kuke, pri čemu se ova kruta poluga (65) kreće paralelno sa ravni grbine (rtenjače) ali koja je udaljena od ove ravni i koja je u čvrstoj vezi sa poprečnom polugom (66) koja služi za njeno obrtanje.





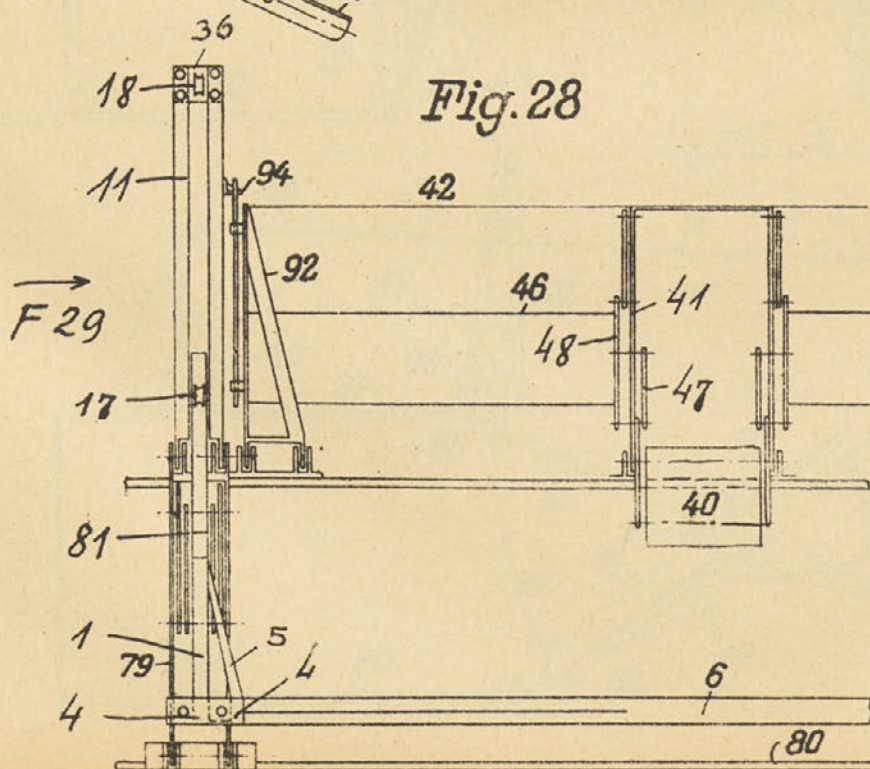
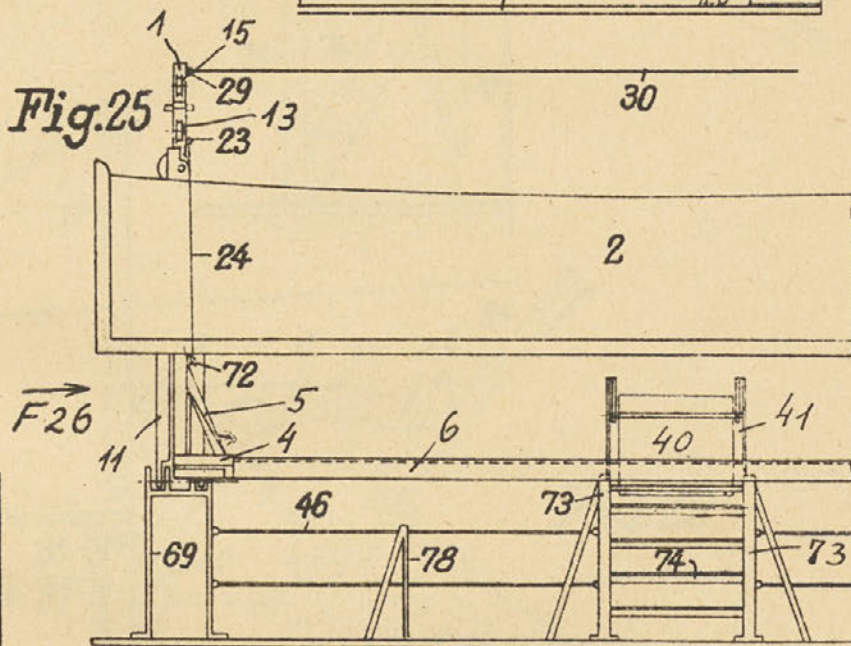
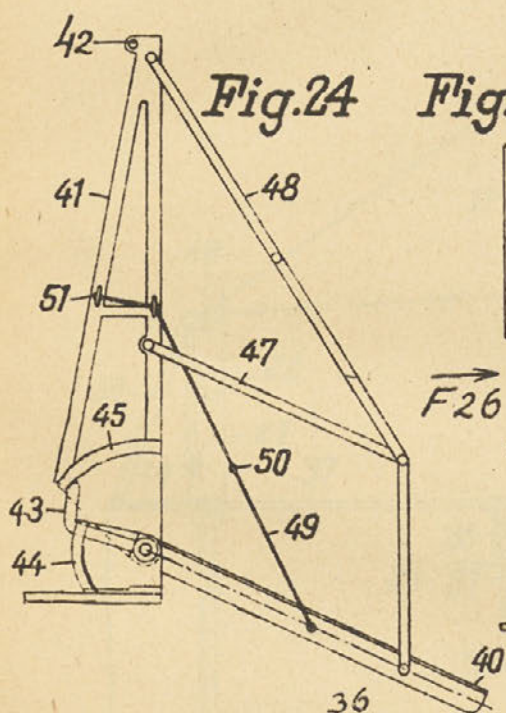
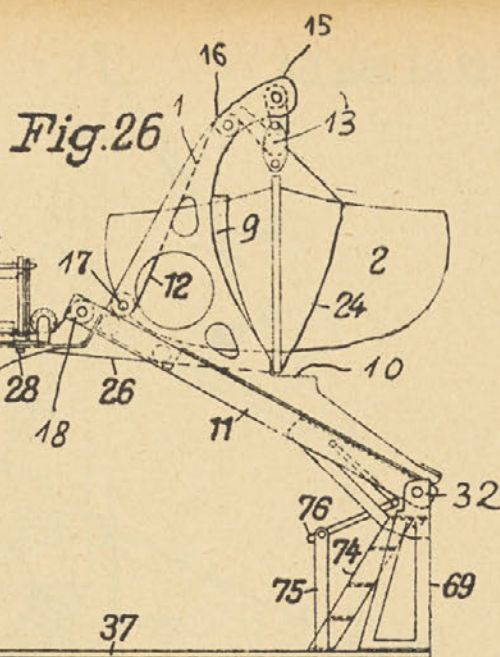
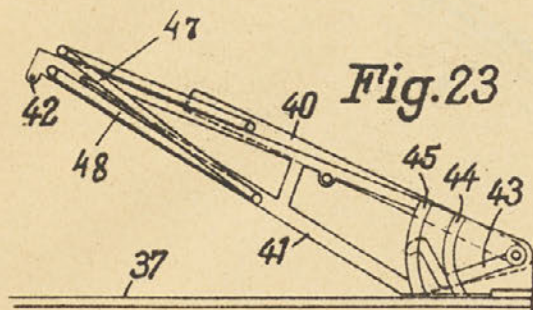
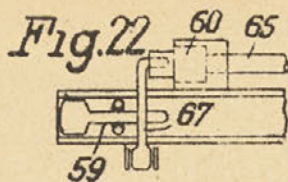
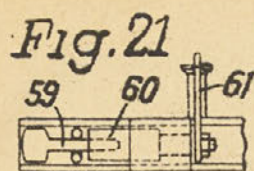


Fig. 27

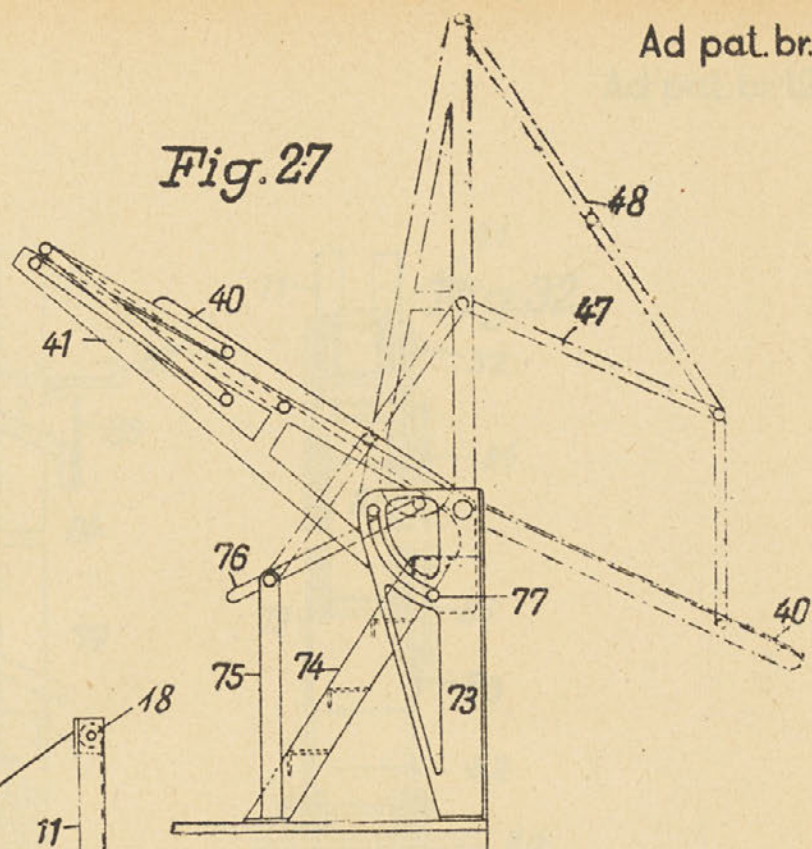


Fig. 29

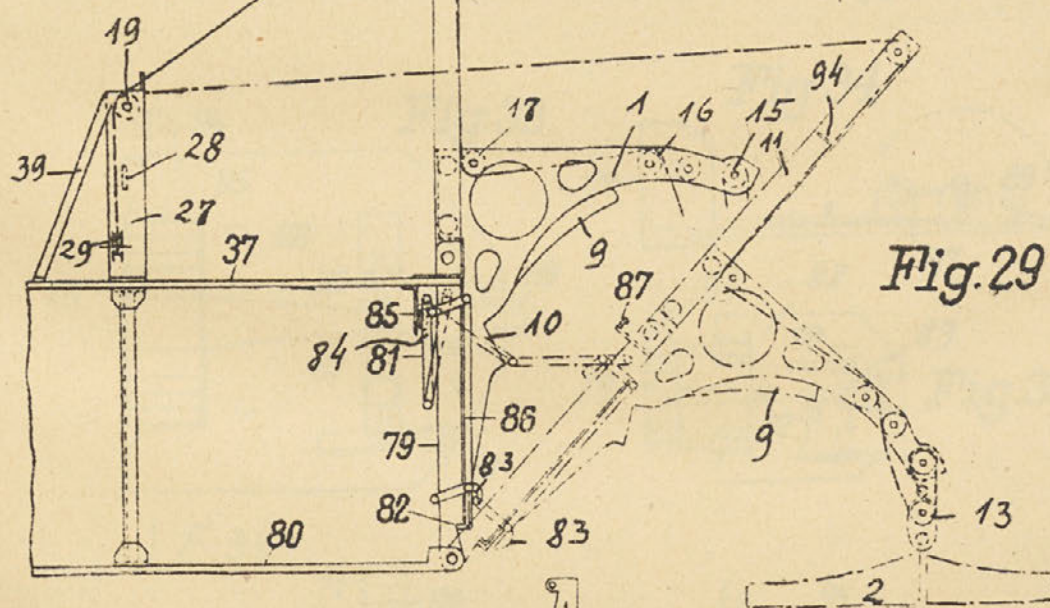


Fig. 30

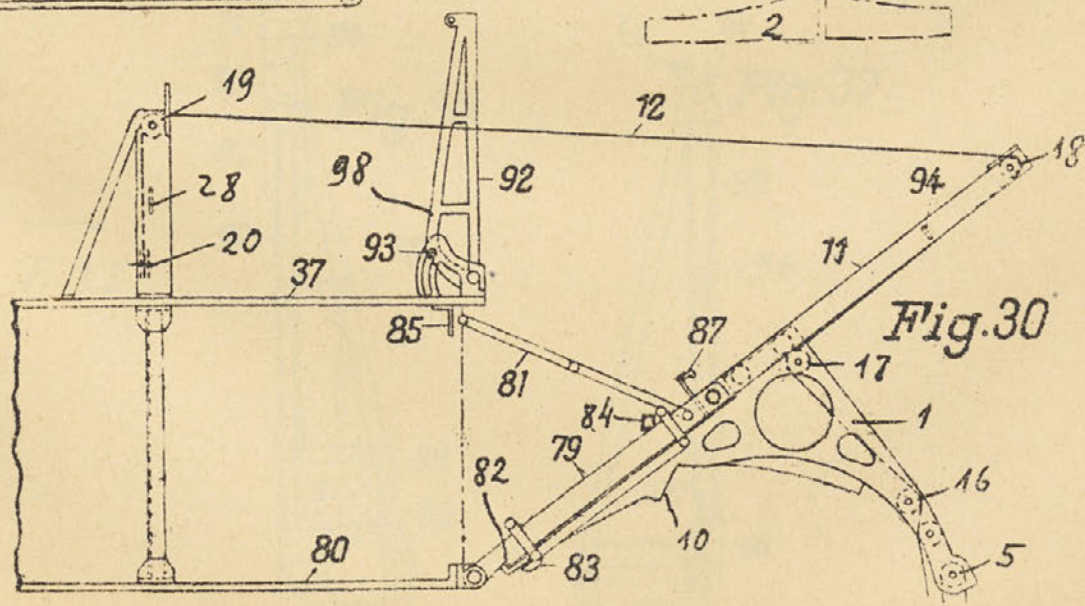


Fig.31

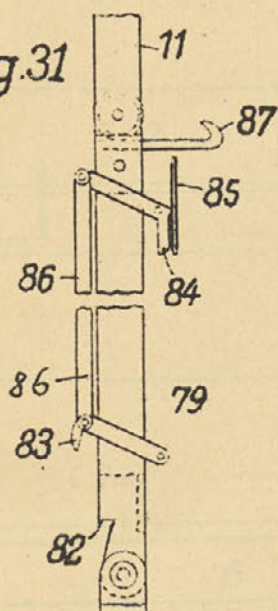


Fig.32

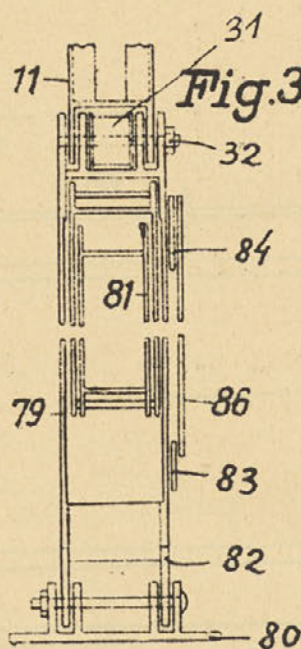


Fig.33

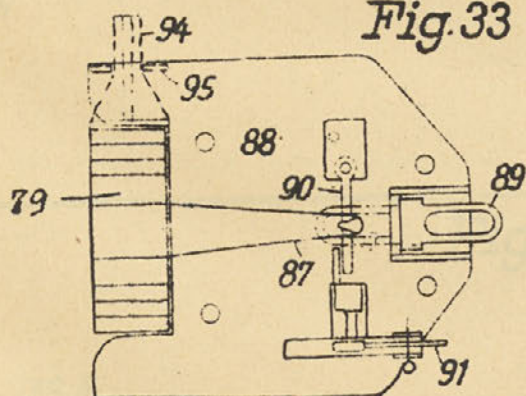
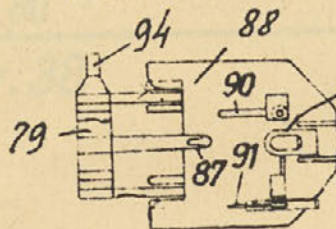


Fig.34

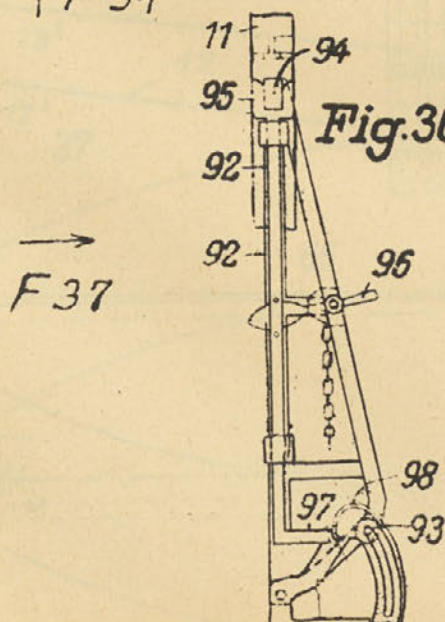


Fig.35



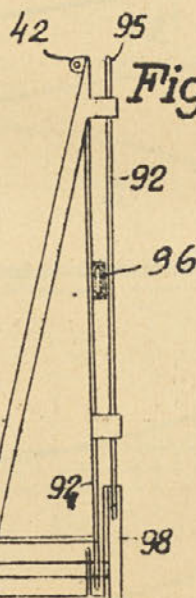
↑ F 34

Fig.36



→ F 37

Fig.37



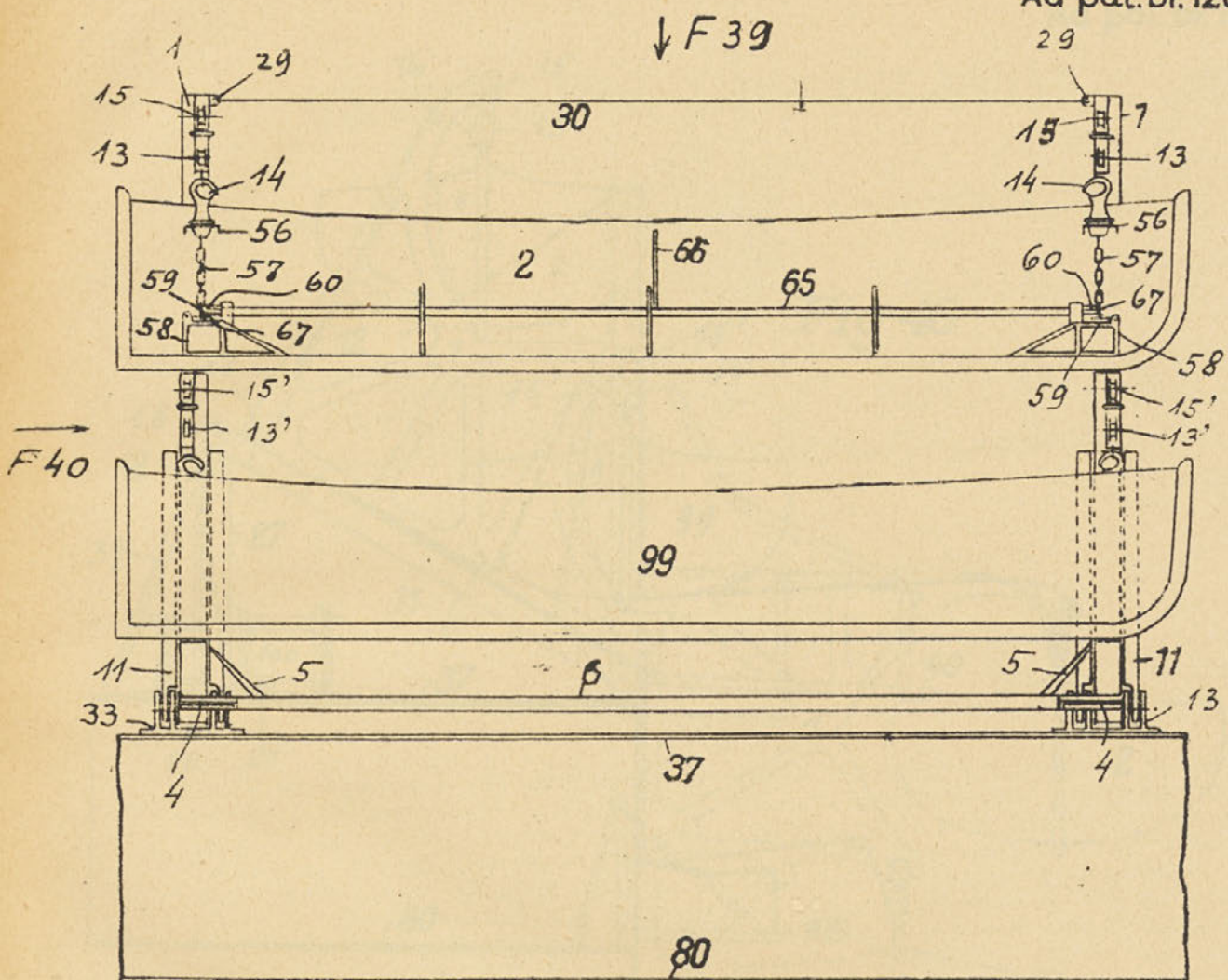


Fig. 38

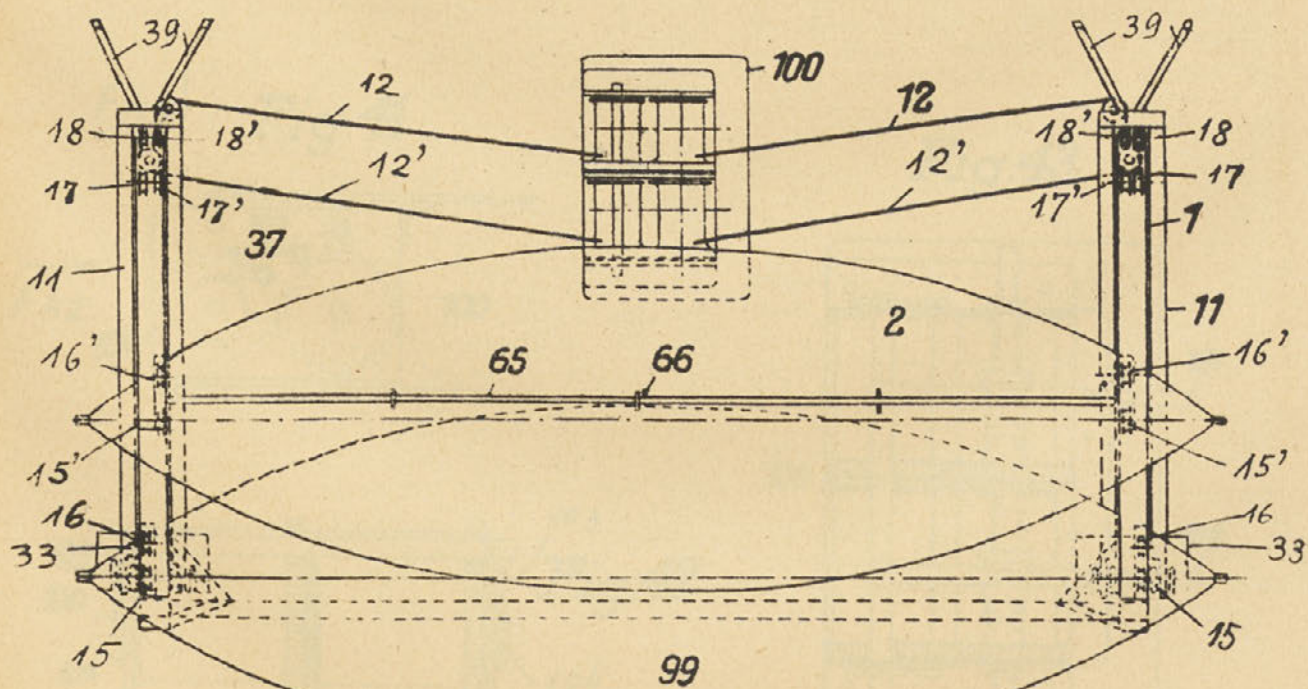


Fig. 39

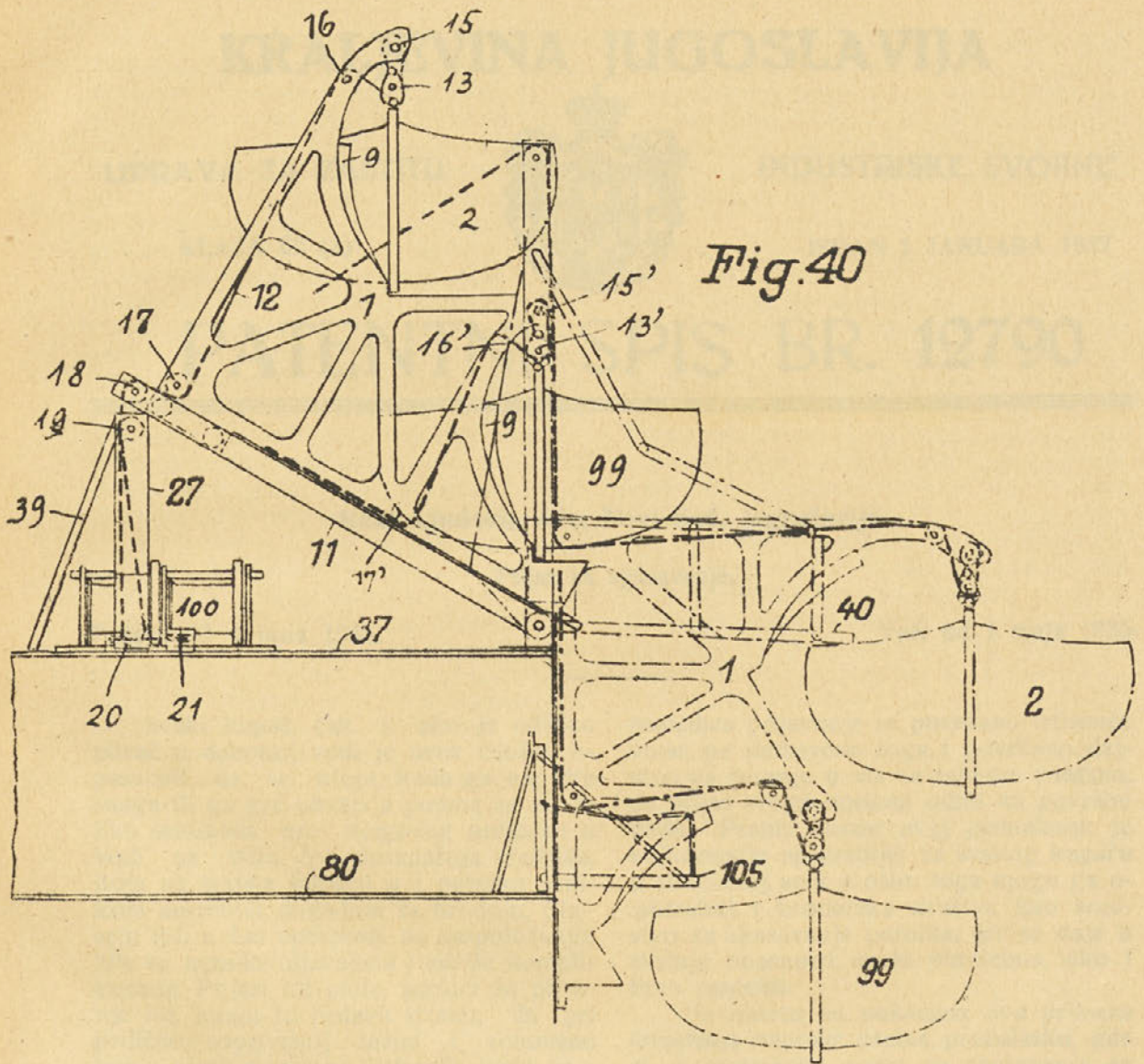


Fig. 41

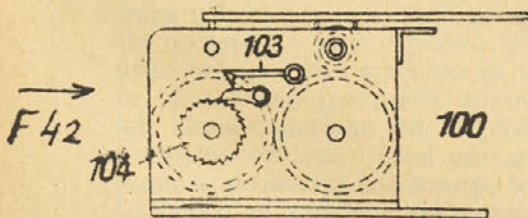


Fig. 43

