



PATENTNI SPIS BROJ 2647.

Dioničarsko Društvo prije Skodine Tvornice, Plzenj, Čehoslovačka.

Naprava za prevažanje teških topova u odijeljenim teretima.

Prijava od 30 septembra 1921.

Važi od 1 januara 1924.

Pravo prvenstva od 25 juna 1917 (Austrija.)

Pronalazak se odnosi na razdjeljenje teških topova, kojih je prevoz u cjelini ne moguć, u više dijelova, koji udovoljavaju zahtijevanim razmjerima i uvjetima opterećenja i sa prevozom tih pojedinih dijelova na posve jednakim i prema tome izmjenljivim vozilima pri čemu bitnost pronalaska leži u osebujnoj izvedbi pojedinih djelomičnih tereta, uslijed čega je omogućeno te različite terete na posve jednaka vozila natovariti i prevoziti.

Pri teškim topovima je osobito kod prevažanja čestom nemoguće to kao cjelinu prevoziti, budući da se s jedne strane moraju u obzir uzeti izvjesni prostorni razmjeri radi propusta, kroz koje valja proći, radi širine ceste i t. d. a s druge strane moraju se održavati i izvjesna omedjenja u težinama radi mostova, koje valja preći, radi cestovnog utrenjaka i t. d. Isti obziri i ako u nešto manjem stepenu vrijede i za prevoz željeznicom, budući da ovdje s jedne strane moraju se respektirati točno propisani profili a s druge strane isto tako točno propisani propisi o opterećenju. Kod topova, koje je iz gore navedenih razloga nemoguće u cjelini prevoziti, nužno je preduzeti razdjeljenje topa u pojedine terete, od kojih svaki odgovara zahtijevanim uvjetima u razmjerima i težinama i može se za sebe pojedinačno prevoziti.

Takovo razdjeljivanje topa u pojedine, odijeljeno za sebe prenosive terete već se je izvajdalo; nu uslijed oblika pojedinih

tereta, a takodjer i uslijed njegove različite težine bili smo pri tom prinuđeni za svaki teret upotrebiti naročito gradjeno vozilo. Veliki nedostatak tih već postojećih izvedenja jeste dakle nejednakost vozila za pojedine terete topa. Uslijed te nejednakosti vozila jest riješenje pitanja izmjene vrlo otešćano kako se to na bojištu pokazalo vanredno važnim. Prema iskustvu događaju se na bojištu vrlo često oštećenja vozila i mogućnost daljnje upotrebe t pa ovisi potom o brzini izmjene oštećenog vozila s drugim.

Pronalazak se sada sastoji u tom, da se razdjeljenje topa u svrhu prevažanja u pojedine dijelove tako provede i da se već zgotavljanju topa pojedini dijelovi obzirom na tu svrhu tako izvedu da ih se može usprkos njih ve inake različnosti natovariti i voziti na posve jednakim vozilima. Uslijed toga postizava se potpuna sposobnost izmjene vozila i otpadaju nedostaci spojeni sa sadanjim konstrukcijama.

Pri topu koji je tako izveden i prevažanje se kolima potpuno jednake izgradnje, lakše je provesti izmjenu vozila u slučaju potrebe, ne mora toliko pričuvnih vozila stajati u pripravnosti u svrhu izmjene, što znači znatnu prištednju troškova i ne može se takodjer pri naručbi pričuvnog vozila tako desiti, kako je to kod dosadanih izvedenja slučaj, da otpremom jedne druge vrste vozila nastane smetnja.

Izmjenljivost imade i tu veliku prednost,

da pri oštećenju jednog vozila nijesmo obzirom na čitavi top onemogućeni. Ipak smo u stanju i bez da sačekamo izmjenu sa novim vozilom da top dale odvezemo, ako i poлаганије, tim što teret na oštećenom vozilu ostavimo i potom se s istovarenim vozilom natrag vratimo i taj dio odvezemo.

U slijedećem nek se bitnost pronalaska pobliže opiše i razjasni na temelju primjera i tomu pripadnih slika. Iz uvjeta, da po jedini tereti, u koje se top radi prevoza razdijeli, postanu približno jednako teški, po daje se kod teških topova samo od sebe razdjeljenje u tri djelomična tereta: cijev, lafeta sa zipkom i podvlaka. Potonja se ipak može kod posve teških topova sama ponovno u dva dijela razdijeliti tako, da zapravo imamo četiri djelimična tereta, od kojih su ipak dva međusobno jednaka. Da se sada ti pojedini tereti na posve jednakim vozilima mogu voziti, moraju se kako vozila, tako prije svega i pojedini tereti shodno konstruirati.

Jedinstveno vozilo sastoji se od dva prevozna staka f₁ i f₂, kojih se spoj uspostavlja samim teretom. Nu teret se ne postavlja neposredno na te stalke, već nosi svaki prevozni stalak nosivi balvan t₁ odnosno t₂, koji je u sredini svog prevoznog staka čvrsto nasadjen. Ti nosivi balvani sačinjavaju srednji član između voznog staka i tereta. Oba kraja svakog nosivog balvana nose po jedan trn (čep) d. Teret se dakle ne nasadi neposredno na stalak, već na te balvane, pri čem trnovi zahvaćaju u odgovarajuće izdubine tereta. Na taj način postigne se nepomični spoj između tereta i balvana-nosača i gipkost voznih stalaka spram tereta leži u spoju od balvana nosača i staka. Uslijed toga što je stvoren nepomični spoj između tereta i balvana nosača, bitno se olakšava provedba po jedinim teretima.

Predmet pronalaska jeste izvedba pojedinih razdijeljenih tereta obzirom na to gore opisano jedinstveno vozilo i to na taj način, da je omogućeno natovarenje na prevozne stalke i prevažanje s njima.

Slike 1 do 3 pokazuju podvlaku b. Ova ima oblik teških topova vazda oblik škrinje. Ako se sastoji iz dva dijela to su ovi posve jednaki i sami opet škrinjati. U podvlaci su jednako daleko prema natrag i napred od težišta tereta namještene po dva trnovina d nosivih balvana t odgovarajuće izdubine. Pri natovarivanju obuhvate te izdubine trnove balvana nosača. Teret i balvani nosači time su čvrsto spojeni, a gibivost voznih stalaka

spram tereta leži jedino u zglobovima balvana nosača, s kojima ovi na voznom staku sjede.

Slika 4 pokazuje lafetu l sa zipkom u, koja pri vožnji ostane uložena. Da se građevina visina tog natovarenog razdijeljenog tereta umanji, probitačno je izvesti, kako to slika 4 pokazuje, sprjeda i straga na lafeti stršeće krakove, s kojima se lafeta položi na vozne stalke, dok glavni dio lafete visi dolje između voznih stalaka. Ovi krakovi imaju opet na svojim krajevima točno tako kao podvlaka jednako daleko odmaknute od težišta tereta izdubine za trnove d balvana-nosača. Natovarena lafeta jest dakle nepomično spojena sa balvanima nosačima.

Slike 6 i 7 pokazuju cijev r sa povodnicom na kojoj mora sjediti, da se pri ugradnji vodoravno može uvući u zipku. Ta povodnica se sastoji obično iz dvaju uzdužnih nosača g, koji su međusobno čvrsto spojeni i na kojima sredi cijev pomoću nosivog sedla i pomoću hvataljki p, koje su izrađene iz njezine zaglavne karike. U toj povodnici sad se opet jednako daleko udaljeno od težišta cijevi i povodnice nalaze izdubine za trnove d balvana nosača, kao kod lafete i podvlake. Natovarena cijev je prema tomu pomoću povodnice na koju je čvrsto nasadjena nepomično spojena sa balvanom nosačem.

Slika 8 pokazuje kako se u smjeru hitca vidljivi stražnji krak lafete: za edno može u otrebiti i za pridržanje kod hitca nastupivših sila. To nastaje pomoću dviju na kojigod način izvedenih potpornja s, koji se nakon ugradnje topa ulaze između oba kraka i točila podvlake te učvrste. To donasa sobom veliku prednost, da se može kratko držati ona dio lafete, koji dosiže do tla, u lijed čega se i s obiju voznih stalaka pri prevozu bliže prikučiti može, uštedi se dakle na građevnoj dužini čitave lafete.

PATENTNI ZAHTEV:

Različenje teških topova u pojedine dijelove u svrhu da se topovi mogu na cestama ili željeznicom transportirati kiji dijelovi odgovaraju propisanim uvjetima izmjere i težine, naznačeno time, što se već kod konstrukcije topa po jedini dijelovi tako izvedu, da su isti ne samo približno jednako teški, nego da se uz sve to što su inače međusobno različiti, na potpuno jednakim vozilima koja su prema ovim uvjetima izkonstruisana mogu natovariti i transportirati, čime se postigne to, da se vozila za sve topove istog tipa mogu izmijeniti —

Fig. 1

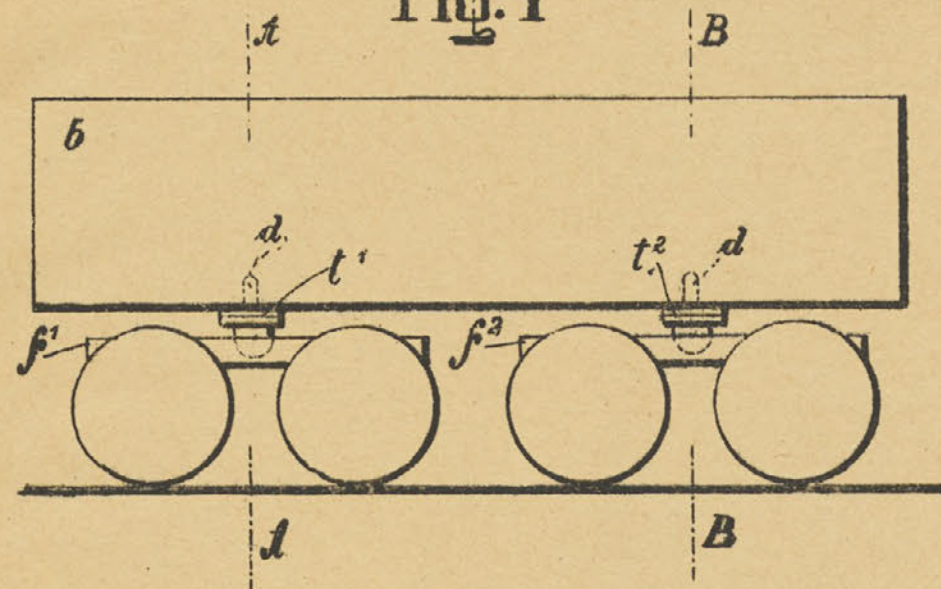


Fig. 2

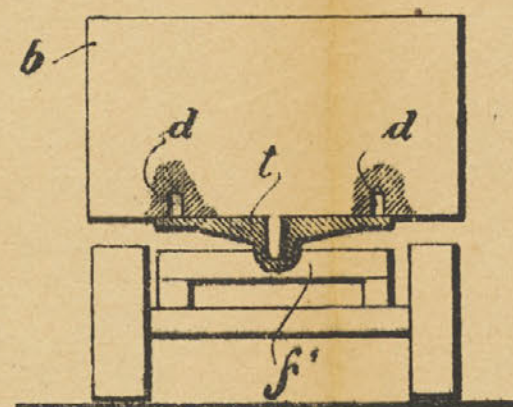


Fig. 3

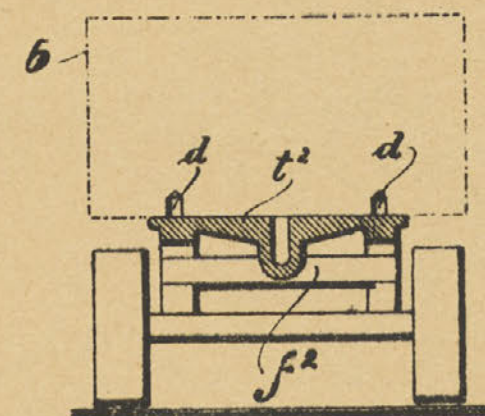


Fig. 4

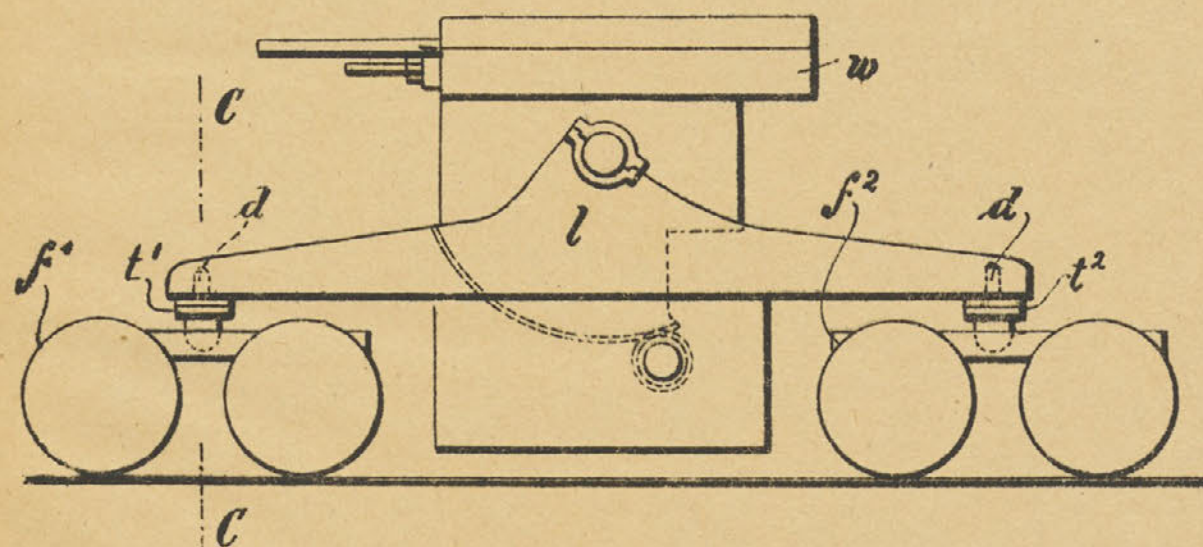


Fig. 5

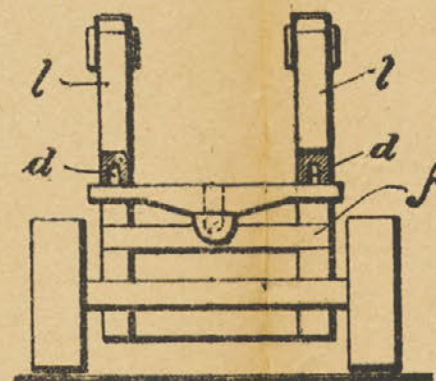


Fig. 6

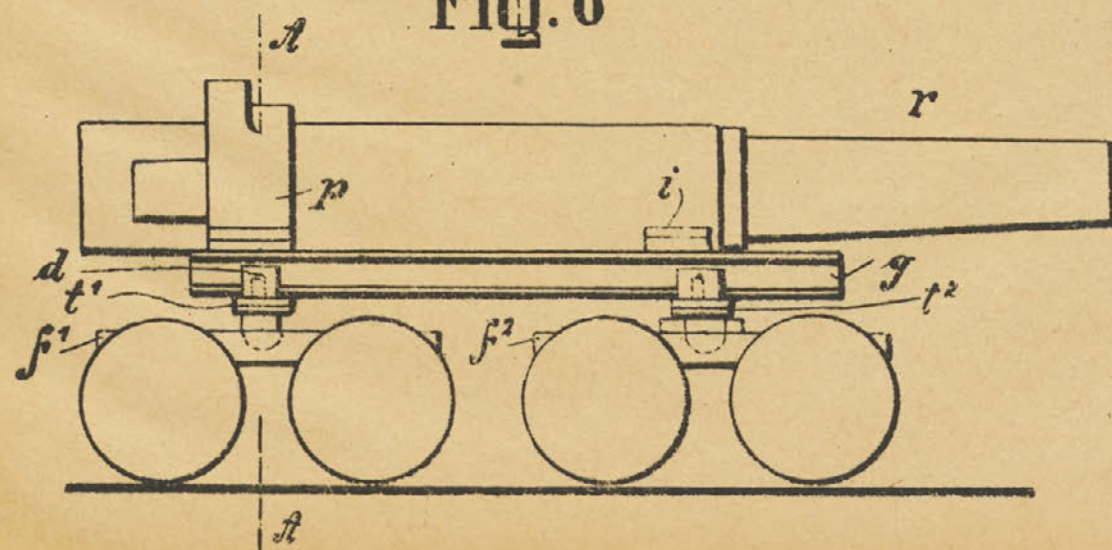


Fig. 7

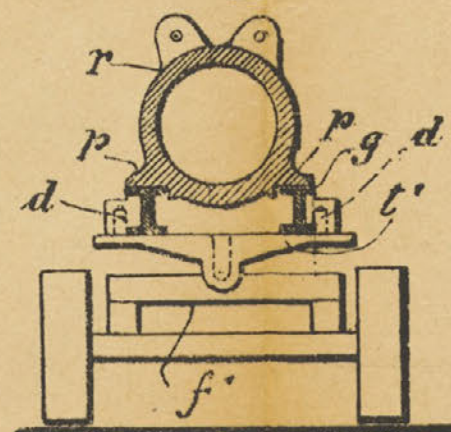


Fig. 8

