

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU

Klasa 20 (3)



INDUSTRIJSKE SVOJINE

Izdan 1 jula 1933.

PATENTNI SPIS BR. 10124

Akciová společnost drve Škodovy závody v Plzni, Praha, ČS. R.

Uredjaj za automatsko spajanje železničkih i tome sličnih vozila.

Prijava od 25. marta 1932.

Važi od 1. decembra 1932.

Traženo pravo prvenstva 16. aprila 1931. (C. S. R.).

Poznato je, da evropske željeznice treba u najkraćem vremenu svoje vagone da snabdu sa automatskim vagonским spoj-kama, koje treba da dodu na mesto dosadanih rukom stavijanih u dejstvo vrtanjskih spojki, koje su za željezničko osoblje opasne i pored toga i neekonomske, jer spajanje vagona u svakom pojedinom slučaju mora da izvrši službenik, koji toga radi mora da se zavuče između vagona, koje treba da spoji.

Preimućstva automatskog spajanja vagona su poznata i neosporna. Uvođenje već poznatih vrsta automatskih spojki nailaze ipak kod evropskih željeznica na teškoće, jer je nemoguće, ceo vagonski park evropskih željeznica odjednom preraditi na nove spojne uredaje. Izmena starih spojki sa novim spoj-kama trajaće nekoliko godina i ta okolnost zahteva, da se nove spojke u svakom slučaju prilagode prelaznom vremenu, i da omoguće spajanje i sa onim vagonima, koji imaju još uvek stare vrtanjske spojke. Spajanje novih automatskih spojki sa starim spoj-kama, što bi se moralo vršiti rukom za vreme celog prelaznog vremena, bilo bi još opasnije, od dosadnjeg spajanja jednostavnih ručnih spojki, jer bi tako isto kao i dosada bilo potrebno da se službenik zavlači među vagone kada bi hteo da spoji vagon snabdeven novom spojkom sa vagonom snabdevenim starom spojkom i osim toga rukovanje bi bilo još i time otežano što

nova automatska spojka obično zauzima više mesta i vešanje uzengija se ne vrši više na uobičajeni način, kao što je to bilo kod vrtanjskih spojki.

Ovim pronalaskom treba da izbegnemo navedene nedostatke za vreme prelaznog perioda izmene starih spojki. Bitnost pronalaska sastoji se u tome, što se na svakom vozilu, osim sopstvene automatske spojne glave poizvoljne vrste predviđa još jedna naročita spojna sprava, koja je izrađena tako, da se ona automatski spaja sa vozilom koje je snabdeveno uobičajenom ručnom spojkom. Ova naročita spojna sprava, koja se automatski spaja sa uobičajenom ručnom spojkom drugog vozila, može da se smesti udešljivo na stvarnoj automatskoj spojnoj glavi tako, da se ona može udesiti rukom ili uz pripomoć odgovarajuće poluge ili u aktivni ili u neaktivni položaj t. j. tako, da ta naročita spojna sprava može da stupa u dejstvo ili može da se stavi van pogona.

Uredajem prema ovom pronalasku u svakom slučaju izbegava se, da službenik mora da uđe između vagona radi spajanja, jer i u onom slučaju, kada je potrebno, da se spoji vagon snabdeven automatskom spojkom sa vagonom snabdevenim uobičajenom vrtanjskom spojkom, je udešena već u napred naročita sprava prema pronalasku u aktivan položaj tako, da se spajanje sa vagonom snabdevenim starom vrtanjskom spojkom vrši takođe automat-

ski. Samo u slučajevima, kada bi trebalo spojiti dve stare vrtanjske spojke, ostalo bi ručno spajanje, i što bi se više uvodile nove spojke prema pronalasku, u toliko bi bili redi ovi slučajevi.

Primenom pronalaska se na taj način radikalno rešava pitanje sigurnosti željezničkog osoblja. Sa gledišta ekonomičnosti donosi sprava prema pronalasku za ceo prelazni period poboljšanje pogona, koje raste sa brojem vagona snabdevenih automatskim spojnim uređajem izrađenim prema pronalasku. Tome na protiv bi uvođenje novih automatskih spojki bez uređaja prema ovom pronalasku sa sobom donelo pometnju u željezničkom pogonu, koja bi se povećala sa brojem novih spojki.

Pronalazak nije ni na koji način ograničen za određenu konstrukciju i može se primeniti kod svake vrste automatske spojke, kao i kod sviju vrsta dosadanih ručnih spojki.

Na nacrtu je primera radi šematički predstavljn jedan primer izvođenja radi objašnjenja zamisli pronalaska.

Sl. 1 pokazuje uređaj prema pronalasku u izgledu sa strane i sl. 2 isti uređaj u izgledu ozgo.

Na slikama je sa 1 obeležena spojna glava proizvoljne konstrukcije, koja onda stupa u dejstvo, kada su oba vagona, koje treba spojiti, snabdevena automatskim spojkama iste konstrukcije. Prema pronalasku je osim ove automatske spojne glave na vozilo smeštena još jedna naročita spojna sprava, koja je u ovom slučaju izrađena takode kao automatska spojna glava 2, koja je obrtno pritvrđena na spojnoj glavi 1 vozila i osim toga je snabdevena pomoćnim sretstima 4 za održavanje u aktivnom položaju, kao i pomoćnim sretstvima za držanje u neaktivnom položaju, koji je položaj pretstavljen isprekidanim linijama. Ova naročita spojna glava 2 izrađena je prema pronalasku tako, da se ona automatski spaja na pr. sa kukom 3 do sada upotrebljavane vrtanjske ručne spojke smeštene na susednom vagonu. U slučaju, da vagon treba da se spoji sa automatskom spojkom, potrebno je spojnu glavu 2, koja se drži potpornikom 4 u aktivnom položaju, obrnuti u položaj nacrta isprekidanim linijama i

u njemu ga učvrstiti. I ovo se može na pr. vršiti takode pomoću potpornika 4, koga zakačimo u kuku 5 tako, da se automatsko spajanje glave 1 sa susednom glavom može nesmetano da izvrši.

Za prelazno vreme izmene starih spojki dobro bi bilo da se bočni odbojnici snabdu odgovarajućom ublažavajućom spravom i to naročito u takvim slučajevima, gde je kostur vagona srazmerno siabo dimenzioniran u kome bi slučaju bio vagon preopterećen na srednjem delu udarima nastalim prilikom automatskog spajanja. Stari odbojnici ne bi bili zadovoljavajući u izvesnim slučajevima kod upotrebe automatske spojke, jer bi oni svojim suviše jakim oprugama držali na krivinama vagone suviše razmaknute i kod udaranja vagona jedan o drugi nepovoljno bi delovali na automatsku spojku.

Istovremeno sa ugrađivanjem nove automatske srednje spojke preporučuje se dakle, da se izmene i bočni odbojnici na stariim vagonima, i da se zamene slabim oprugama i makakvim proizvoljnim poznatim frikcionim uređajem, koji istina kod sudaranja vagona poništava energiju kretanja, ali dozoljava veće približavanje vagona uz mirni pritisak i osim toga na krivinama umanjuje nepovoljne bočne sile.

Patentni zahtevi:

1. Uređaj za automatsko spajanje željezničkih i tome sličnih vozila, naznačen time, što je spojna sprava koja se automatski spaja sa uobičajenom ručnom spojnou spravom drugoga vozila, tako udešljivo smeštena na stvarnoj spojnoj glavi (1) vozila, da se ona rukom ili pomoću odgovarajućeg sistema poluga može udesiti u aktivni ili neaktivni položaj.

2. Uređaj po zahtevu 1, naznačen time, što je spojna sprava, koja se automatski spaja sa uobičajenom ručnom spojkou, izrađena kao spojna glava (2), koja je na stvarnoj spojnoj glavi (1) prvoga vozila obrtljivo pritvrđena i pored toga je snabdevena pomoćnim sredstvima (4) za čvrsto držanje u aktivnom položaju, kao i pomoćnim sredstvima za čvrsto držanje u neaktivnom položaju.

Fig 1

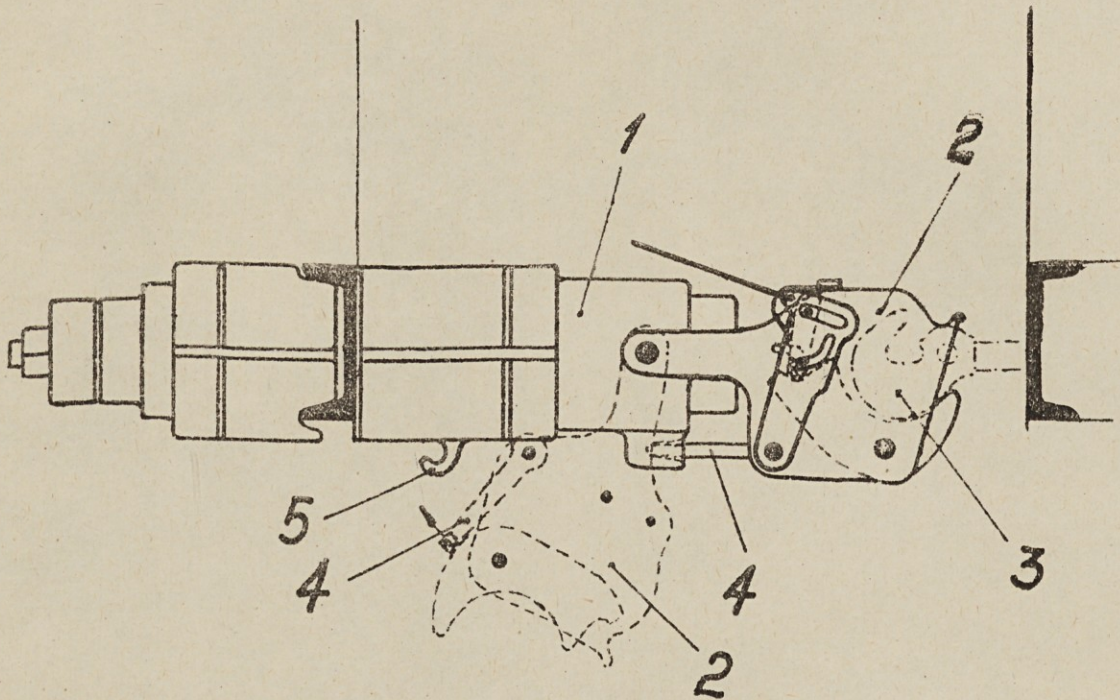


Fig. 2.

