



PATENTNI SPIS ŠT. 9780

Fried. Krupp Aktiengesellschaft, Essen a. R., Nemčija.

Sklopilna priprava za železniška vozila z nesamodelno vijačno sklopko in samodelno sklopko s srednjim odbijačem.

Prijava z dne 18. februarja 1932.

Velja od 1. junija 1932.

Zahtevana prvenstvena pravica z dne 11. junija 1931. (Nemčija).

Znano je, da se pri prehodu od nesamodelne vijačne sklopke k samodelni sklopki s srednjim odbijačem uporabljajo takozvane prehodne sklopke, ki imajo obliko in delujejo po načinu končnoveljavnih sklopok u srednjim odbijačem. One se pritrdijo na vlečnih kavljih stare priprave in ostanejo toliko časa v obratu, dokler niso vsi vozovi opremljeni s končnoveljavnimi sklopkami s srednjim odbijačem. Nato se prehodne sklopke zopet odstranijo. Te priprave imajo nedostatek, da se morajo za prehodne sklopke, katerih življenska doba se niti izdaleka ne izkoristi, porabiti znatna dodatna sredstva. Izum ima namen odstraniti ta nedostatek. To se doseže s tem, da se vozovi takoj opremijo s končnoveljavno sklopko s srednjim odbijačem, sklopka pa se tako daleč porine v voz, da se more v njenih ustih namestiti normalni vlečni kavelj z vijačno sklopko v položaju, ki je normalen pri starem sistemu. Tako opremljeni vozovi, kateri tudi še obdržijo stranske odbijače, teko najprej mešano z še ne prekonstruiranimi vozovi, dokler niso vsi vozovi prekonstruirani. Na to se izvrši preureditev na ta način, da se vlečni kavlji in vijačne sklopke kakor tudi stranski odbijači odstranijo in da se sklopke s srednjim odbijačem potegnejo naprej v položaj obratovanja, kar se more pri cellem voznem parku brez težave izvesti v enem dnevu. Priprava ima še nadaljno prednost, da se s preureditvijo more izvršiti istočasno tudi skrajšanje razdalje voz, katero je zelo zaželeno z ozirom na skraj-

šanje dolžine vlaka, kar pri postopku s prehodnimi sklopkami ni mogoče, ker morajo pri tem postopku končnoveljavne sklopke s srednjim odbijačem najprej sodelovati s prehodnimi sklopkami in stranskimi odbijači.

Na risbi kaže:

sl. 1 v aksijalnem preseku izvedbeno obliko izuma v uporabi kot prehodna sklopka,

sl. 2 položaj odgovarjajoč sliki 1 po preureditvi v samostojno sklopko,

sl. 3 drugo izvedbeno obliko v položaju odgovarjajočem sliki 1, kot prehodno sklopko,

sl. 4 isto izvedbeno obliko kot končnoveljavno sklopko,

sl. 5 tretjo izvedbeno obliko v aksijalnem preseku kot prehodno sklopko in

sl. 6 končnoveljavno sklopko.

Sl. 1 in 2 kažeta prehodno pripravo v uporabi na vozovih, ki so opremljeni s po sebi znano skozi tekočo vlečno in udarno pripravo. Ta priprava obstoja iz dveh zunanjih vlečnih in tlačnih drogov C, kateri sta potom cevi D zvezani s srednima vlečnima in tlačnima drogovoma E. Med obehma srednjim drogovoma E, katerih medsebojna razdalja se more povečavati in zmanjševati, je razporejeno pero F, katero se napne na znani način tako pri povečanju kakor tudi pri zmanjšanju razdalje drogov E. Voz je potom nastavkov G, plošč H in peres J priključen na drogova C na tak način, da se peresi pri vsakem gibanju drogov C napram vozu napneta. Na

drogovih C so predvideni trije navoji c^1 , c^2 in c^3 . Pri nazaj potisnjenem položaju sklopke A s srednjim odbijačem, predodčenem v sl. 1, nosita navoja c^1 sojemalca K, ki se priložita ob zunanji plošči H peres J. Navoji c^2 in c^3 so uvijačeni v odgovarjajoče navoje d^1 in d^2 cevi D. Pri prehodu k samodelni sklopilni pripravi se, kakor je razvidno iz sl. 2, te vijake zveze potom vrtenja cevi D razdružijo. Nato se moreta sklopki A vključno sklopilna členka B i drogova C potegniti naprej in slednjič se z nadaljnim vrtenjem cevi D uvijačita navoja c^3 v navoja d^1 , dočim se sojemalca K odvijeta od navojev c^1 in se navijeta na navoja c^2 .

Sl. 3 in 4 predstavljata prehodno pripravo pri drugi znani vlečni in udarni pripravi. Pri tej pripravi se sklopki L s srednjim odbijačem in sklopilna členka M upirata potom peres O ob udarni člen P^1 , P^2 . Razven peres O, kateri prenašata tlačne sile na udarni člen in vlečne sile potom plošč Q na voz. sta razporejeni še nadaljni peresi R, kateri pri stisnjeni pripravi vzdržujeta prožno zvezo z vozom ob posredovanju nastavkov T in T^1 . Glede prehoda se razporedba, predočena v sl. 3 in 4, razlikuje od razporedbe glasom sl. 1 in 2 bistveno v tem, da se pri preureditvi istotako premakne razporedba peres. Udarni člen obstoja iz dveh druga v drugi po načinu teleskopa gibljivih cevi P^1 in P^2 , kateri sta potom zagozde S medseboj zvezani bodisi v skrajšanem položaju, predodčenem v sl. 3, ali pa v podaljšanem položaju, kakor je predodčen v sl. 4. Pri preureditvi se najprej odstrani ta zagozda S, nakar se odstranijo nastavki T. Na to se morejo potegniti na

ven sklopke L s celokupno razporedbo peres in volovicami udarnih členov P^1 in P^2 , dokler se plošči Q ne zadeneta ob nastavke U. Slednjič se nastavki T in zagozda S zopet montirajo na način, predodčen v sl. 4. Sl. 5 in 6 kažeta preureditev pri takozvani ločeni vlečni in udarni pripravi. Pri predodčeni razporedbi je vlečno in tlačno pero V nameščeno med sklopko W in sklopilnim členkom X. Preureditev se izvrši na ta način, da se nastavki Y odstranijo in da se celokupna vlečna in udarna priprava tako daleč potegne naprej, dokler se ne zadene sklopilni členek X ob nastavke Z, nakar se morejo nastavki Y zopet montirati za sklopilnim členkom X.

Omeniti bi še bilo, da se more vlečni kavelj N zvezati z nazaj potisnjeno sklopko s srednjim odbijačem potom istih zapornih členov, ki tudi služijo za medsebojno pričvrstitev sklopk s srednjim odbijačem.

Patentni zahtevi:

1.) Sklopilna priprava za železniška vozila z nesamodelno vijako sklopko in samodelno sklopko s srednjim odbijačem, ki se more iz nazaj potisnjenega položaja potegniti naprej v delovni položaj, označena s tem, da je v nazaj potisnjenem položaju v ustih sklopke s srednjim odbijačem pričvrščen vlečni kavelj z vijako sklopko.

2. Sklopilna priprava po zahtevu 1.), označena s tem, da je vlečni kavelj, kateri je zvezan z v nazaj potisnjenem položaju nahajajočo se sklopko s srednjim odbijačem, pričvrščen na glavi sklopke potom istih zapornih členov, ki tudi služijo za medsebojno pričvrstitev končnoveljavnih sklopk s srednjim obijačem.

Fig. 1.

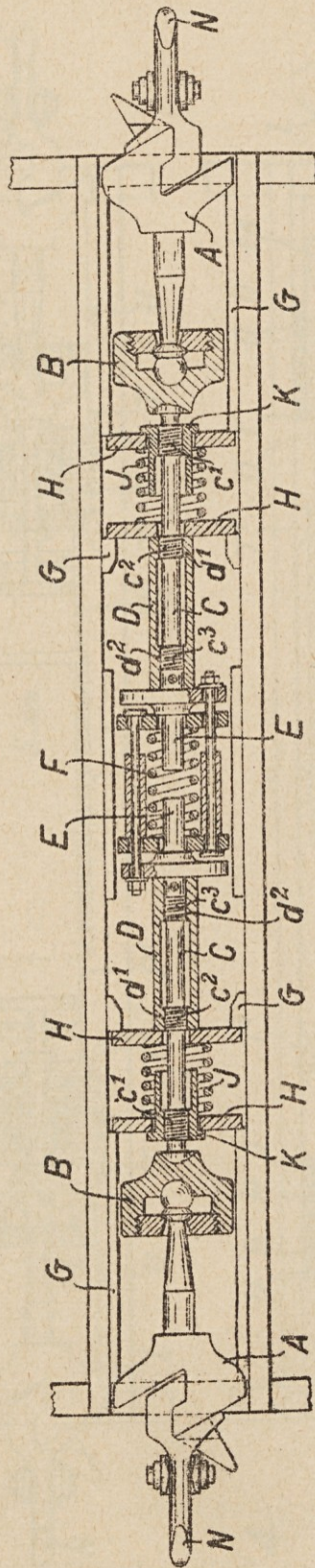
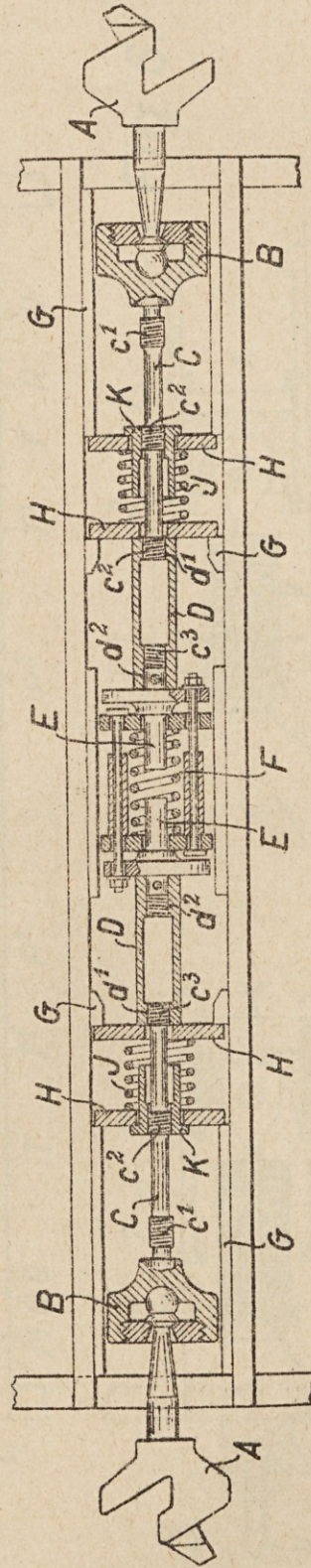


Fig. 2.



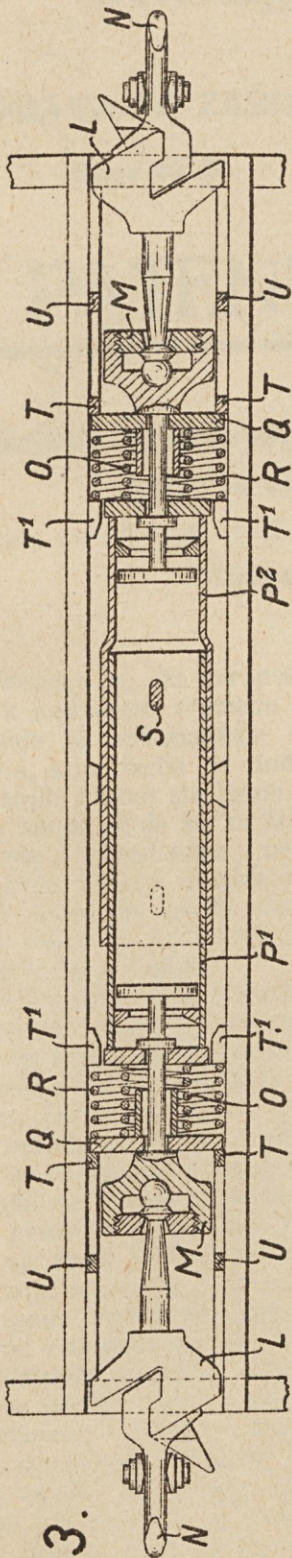


Fig. 3.

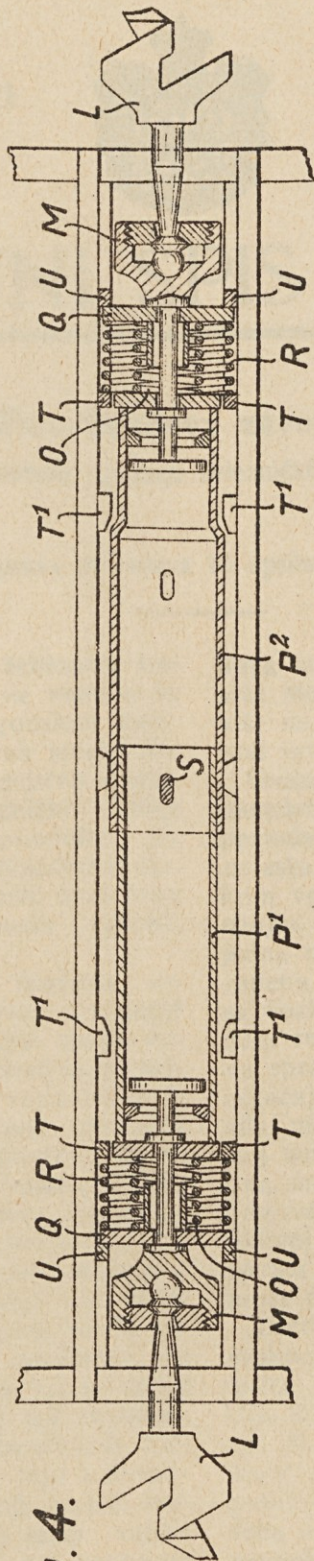


Fig. 4.

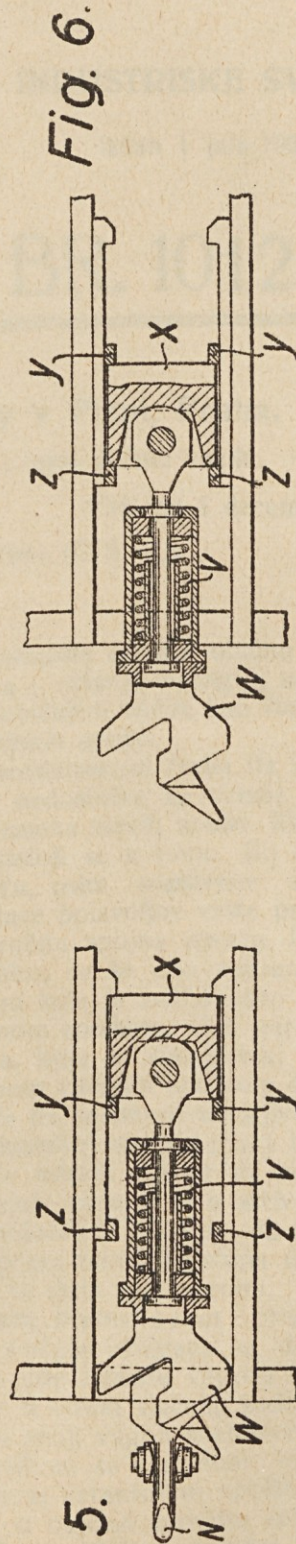


Fig. 5.

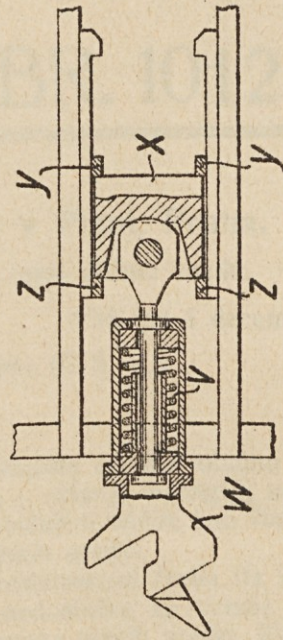


Fig. 6.

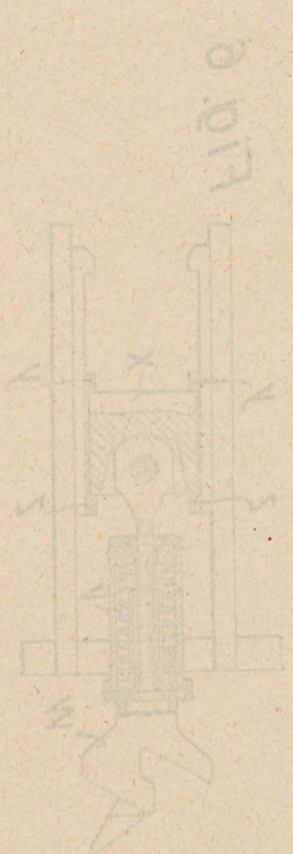


Fig. 1

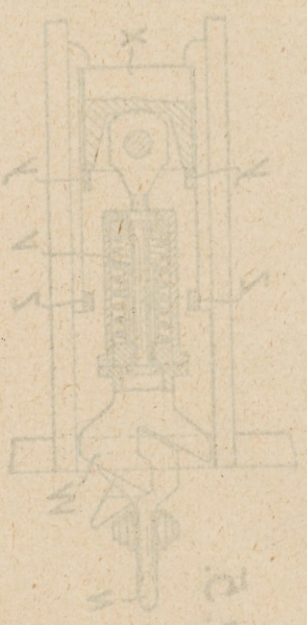


Fig. 2

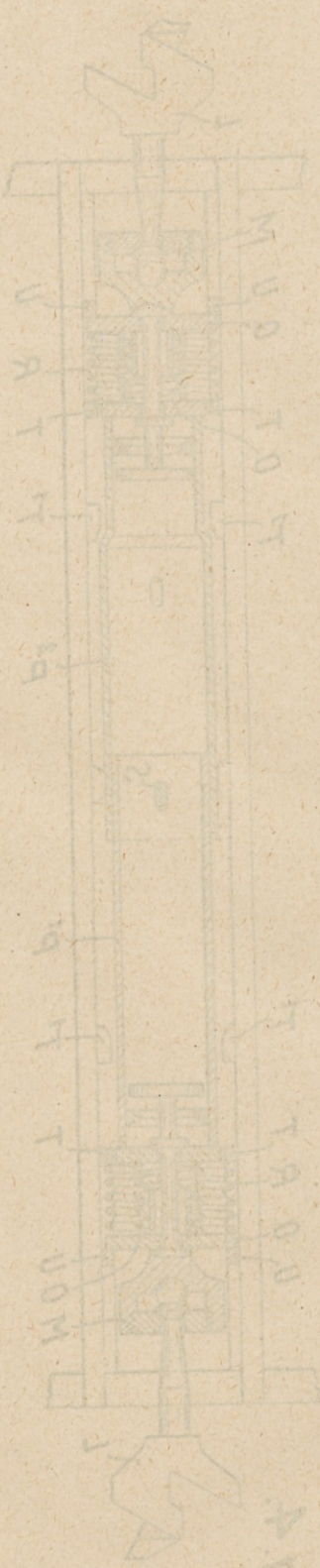


Fig. 3

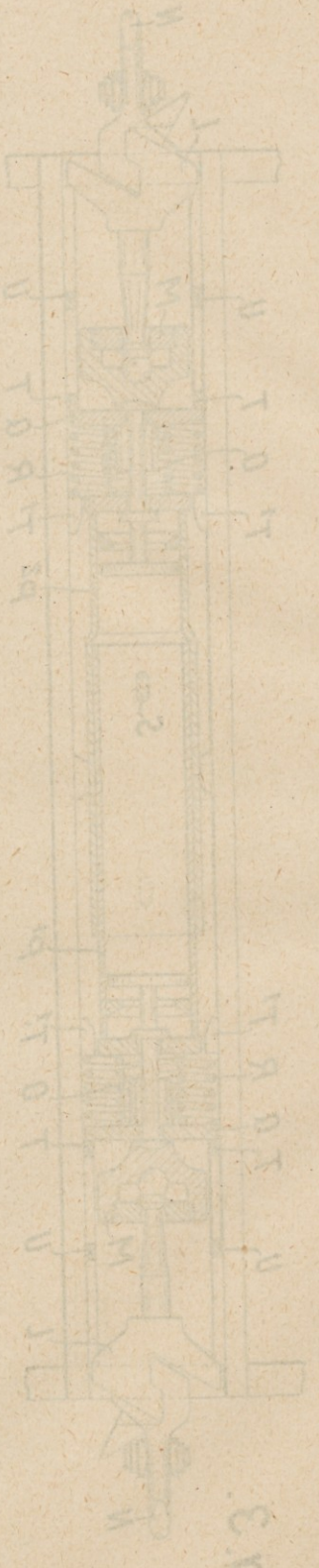


Fig. 4