



PATENTNI SPIS BR. 5406.

J. A. Maffei, München — Hirschau.

Lokomotiva sa dva automatski pokretana obrtna postolja, od kojih je jedno opterećeno glavnim okvirom, a drugo glavnim okvirom i rezervnim sudom.

Prijava od 12. oktobra 1926.

Važi od 1. septembra 1927.

Traženo pravo prvenstva od 9. aprila 1926 (Nemačka).

Ovaj pronalazak odnosi se na lokomotivu sa dva kretna postolja, koja su izvedena kao obrtna postolja. Više načina konstrukcije, koji se bave tim ciljem, kao i predmet pronalaska, poznati su pod imenom Meyer, Mallet, Garrat, Fairlie. Ali se istim pojedino ne postižu ista preimućstva, koja se sastoje u niskom položaju težišta, ravnomernom opterećenju kretnog postolja, koje se menja u određenim granicama, čvrstoj vezi kutije za ugaj i kotla, u prenosu težine glavnog okvira, nezavisno od obrtne tačke, na okvir obrtnog postolja, u primeni ekonomičnog kotla sa dugim cevima.

Sva preimućstva postižu se postavljanjem kotla, kućice mašiniste i komore za ugaj na slobodnom glavnom okviru. Ovaj se napred naslanja pomoću bočnih šipova i kotura na okvir kretnog postolja. Na prednjem okviru postolja nalazi se komora, koja prima jedan deo rezerve vode. Drugi deo rezerve vode smešten je ispod kotla ili s obe strane kotla ili glavnog okvira. Ostala rezerva vode može biti iza ili s obe strane komore za ugaj, i prostori za rezervu mogu biti međusobom spojeni tako, da se voda može deliti po želji. Smanjivanjem prednje komore za vodu, pri istoj celokupnoj dužini lokomotive, omogućena je primena ekonomičnog kotla sa dugim zagrevnim cevima. Glavni okvir, koji je sproveden pozadi ispod rezervnih komora, naslanja se ovde na zadnji okvir postolja, koji neposredno ne nosi nikakve rezerve. I ovde se vrši pre-

nošenje težine izmedju oba okvira pomoću bočnih potpornih šipova i koturova. Oba obrtna postolja, nezavisno od prenošenja težine, spojena su obrtnim šipom ili zglobovom sa glavnim okvirom, čiji se položaj može slobodno izabrati prema potrebi krivolinijskog podešavanja. Kod poznatih konstrukcija postojeće okretanje zadnjeg dela kotla prema komori za ugaj izbegnuto je, i znatno je olakšano ugradjivanje automatskih roštilja za ognjište.

Nizak položaj težišta povećava stabilnost pri vožnji preko krivine. Ravnomerno opterećenje kretnog postolja, koje se reguliše rezervama vode, odstranjuje opasnost okretanja pojedinih postolja na mestu; čvrsta veza komore za ugaj i kotla olakšava loženje ognjišta, naročito ako se uzmu automatske sprave za loženje.

Novi način konstrukcije omogućava primenu ekonomičnih, teških i najtežih lokomotiva u meri, koja se dosada nije postigla, sa velikim voznim brzinama u brdovitim predelima sa mnogo krivina. Sa već poznatim konstrukcijama ima zajedno svojstvo, da je pogodna za puteve, gde nema mogućnosti da se promeni pravac mašine, i gde su srazmerno slabi objekti, kao n. pr. mostovi, propusti i t. d.

Na nacrtu je predstavljen predmet pronalaska primera radi u jednom obliku izvodjenja.

Sl. 1 je bočni izgled.

Sl. 2. osnova.

Lokomotiva se sastoji iz sledećih dela:

Kotla a, kućice mašinstice b, donje komore za vodu c, komore za agalj d, i po potrebi iz zadnje komore za vodu e, koja sa glavnim okvirom f čini čvrstu celinu. Glavni okvir je napred sa obrtnim šipom g, priključen za prednje kretno postolje h i prenosi svoj teret na isto pomoću potpornih šipova i. Prednji okvir postolja nosi komoru za vodu k. Na zadnjem kraju je glavni okvir f pomoću obrtnog šipa g' i potpornih šipova i' spojen sa kretnim postoljem h', načinjenih kao obrtno postolje. Parni cilindri su obeleženi sa 1 i 1'.

Patentni zahtevi:

1. Lokomotiva sa dva automatska pokre-

tana obrtna postolja, od kojih je jedno opterećeno glavnim okvirom, a drugo glavnim okvirom i rezervnim sudom, naznačena time, što je slobodan glavni okvir, na kome su kotao i kućica mašinstice, produžen pozadi i na produženju nosi komoru za ugalj i po potrebi komoru za vodu, dok je na prednjem obrtnom postolju neposredno smeštena komora za vodu.

2. Lokomotiva po zahtevu 1, naznačena time, što je na glavnom okviru s obe strane kotla ili izmedju glavnog okvira ispod kotla smeštena komora za vodu.

3. Lokomotiva po zahtevu 1, naznačena time, što su zglobove tačke obrtnih postolja na glavnom okviru i prenos tereta sa istog na obrtna postolja nezavisno izvedeni jedno od drugog.

Lokomotiva sa dva automatska pokretna postolja, od kojih je jedno opterećeno glavnim okvirom, a drugo glavnim okvirom i rezervnim sudom.

Važi od 1. septembra 1937.

Prizna od 12. oktobra 1936.

Izdatno pravo prevodno od 9. aprila 1936 (Nemačka).

nošenje težine izmedju oboj okvira pomoću bočnih potpornih šipova i kotlova. Oba obrtna postolja, nezavisno od predviđenja težine, spojena su obrtnim šipom ili zglobom sa glavnim okvirom, čiji se položaji dom sa glavnim okvirom, čiji se položaji može slobodno izabrati prema potrebi za voljničkog podešavanja. Kod poznatih konstrukcija postolje okretanje zadnjeg dela kotla prema komori za ugalj izbegnuto je, i znatno je olakšano ugrađivanje automatskih roštilja za ogrevanje.

Nizak položaj težišta povećava stabilnost pri vožnji preko krivine. Ravnomerno opterećenje kretnog postolja, koje se reguliše rezervama vode, odstranjuje opasnost okretanja pojedinih postolja na mesto; čvrsta veza komore za ugalj i kotla olakšava loženje ogrevnog materijala, naročito ako se uzima automatske sprave za loženje.

Novi način konstrukcije omogućava primenu ekonomičnijih, lakših i napetih lokomotiva u meri, koja se dosada nije postigla, sa velikim voznim brzinama u privodnim predelima sa mnogo krivina. Sa već poznatim konstrukcijama ima zajedno svojstvo, da je pogodna za putenje, gde nema mogućnosti da se promeni pravac kretanja i gde su ekonomski slabiji objekti, kao n. pr. mostovi, propusti i s. d.

Na kraju je predstavljen predmet patenatske primene radi u jednom obliku izvođenja.

Sl. 1 je početni izgled.

Ovaj pronalazak odnosi se na lokomotivu sa dva obrtna postolja, koja su izvedena kao obrtna postolja. Vise načina konstrukcije, koji se bave tim ciljem, kao i predmet pronalaska, poznati su pod imenom Mayer, Mallet, Gurtel, Fairlie. Ali se istim pojedino ne postupa ista preimudstva, koja se sastoje u niskom položaju težišta, ravnomernom opterećenju kretnog postolja, koje se menja u određenim brzinama, čvrstoj vezi kotla sa ugalj i kotla, u prenosu težine glavnog okvira, nezavisno od obrtnih tačke, na okvir obrtnog postolja, u primeni ekonomičnog kotla sa dugim cevima.

Dva preimudstva postila se postavljanjem kotla, kućice mašinstice i komore za ugalj na slobodnom glavnom okviru. Ovaj se na prednjem postolju pomoću bočnih šipova i kotla na okvir kretnog postolja, na prednjem okviru postolja nalazi se komora, koja pri ma jedan deo rezerve vode. Drugi deo rezerve vode smešten je ispod kotla ili s obe strane kotla ili glavnog okvira. Ostala rezerva vode može biti i sa obe strane kotla ili ispod kotla i predstoji za rezervu mogla biti medjusobno spojeni tako, da se voda može deliti po želji. Smanjivanjem prednje komore za vodu, pri istoj celokupnoj dužini lokomotive, omogućena je primena ekonomičnog kotla sa dugim razgrevnim cevima. Glavni okvir, koji je spirovoden pozadi sa pod rezervnih komora, nastaje se ovde ne izdajući okvir postolja, koji neposredno ne nosi nikakve rezerve i ovde se viši pre-

Fig. 1

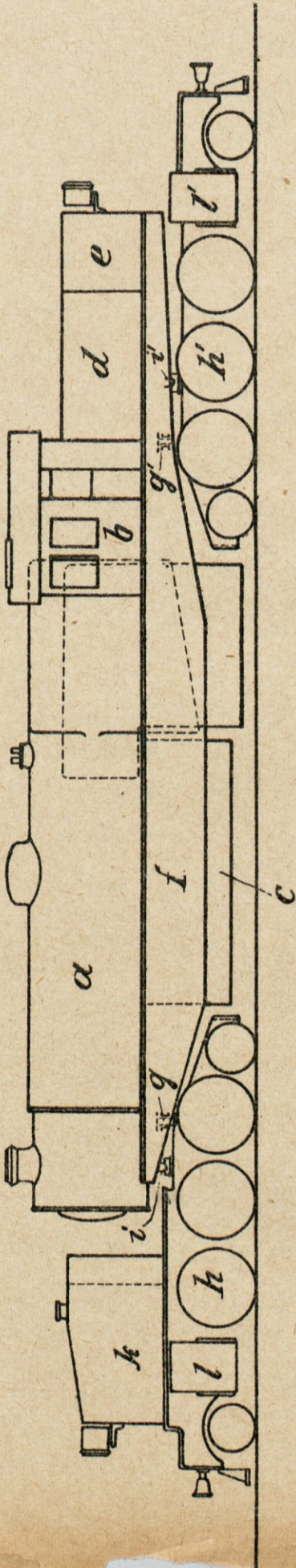


Fig. 2

