KRALJEVINA SRBA, HRVATA I SLOVENACA

UPRAVA ZA ZAŠTITU INDUSTRISKE SVOJINE

Klasa 20 (3) Izdan 1. Avgusta 1929.

PATENTNI SPIS BR. 6238

Ing. Dr. Vasa Vučković, novinar i Ing. Pavel Dementjev, konstrukter, Zagreb.

Automatsko kvačilo za vagone.

Prijava od 14. decembra 1927. Važi od 1. decembra 1928.

Na donjoj osnovnoj konstrukciji vagona između sadanje konstrukcije kvačila i pufera nalazi se na svakoj strani vagona po jedna cev (Ž) sl. 3) iz levanog željeza sa nekoliko komada krila proviđenih sa rupama za šarafe. Cev (Ž) ima okrugao prosijek. Na početku cevi nalazi se okrugli otvor (Š), koji ide kroz cev prema dole u okomitom pravcu. Unutar osnovne konstrukcije vagona, nalazi se jedna kuka (A), koja svojim tanjim krajem leži u cevi (Ž), a drugim izlazi iz cevi kroz uski otvor cevi (C). Onaj dio kuke, koji je u cevi snabdjeven je sa okruglim spiralnim federom (D).

U istoj vertikalnoj ravnini nad montiranom kukom nalazi se na vratilu (N) poluga (R), koja se okreće u dopuštenom razmaku gore i dole.

Ova poluga (R) ima na spoljnom kraju klin (M), koji je na istoj okretljivo smešten svojim gornjim krajem i visi vertikalno. Na drugom pak kraju poluge (R) nalazi se proširenje specijalnoga oblika sa stanovitim urezom, u koji kad poluga (R) zauzme svoj kosi položaj (sl. 3.), ulazi oštrica (S) kuke (A).

Na vratilu poluge (R) nalazi se šipka (O), koja je spojena sa polugom; straga gornjim delom (P), a napred s dolnjim (L), a imade svrhu, da polugu (R) pomjeri iz horizontalnog položoja u kosi, t. j. da zarez poluge (R) dođe u zub (S) na kuki (A). Drugim rečima to znači, da je klin (M) podignut iz otvora (Š) i vagon je otkopčan.

Na desnoj strani od cevi (Ž) nalazi se jedan štift (X) sa jednakim otvorom (J), kao u cevi, a koji štift slobodno ulazi u cev (Ž).

Skapčanje vagona može uslediti s koje bilo strane, pošto je na svakom vagonu sa oba čela (sl. 1) vagona uvek levo montirana cev, a desno štift u jednakom razmaku. (Sl. 2).

Vagon broj 2 udari u vagon broj 1 (sl. 3); pri tome sudaru ulazi štift od vagona br. 2 u cev vagona br. 1, a štift od vagona br. 1, u cev vagona br. 2. Čim udari štift (X) u kuku (A), koju je proviđena federom (D), to će se feder (D) stisnuti, a kuka (A) udarcem štifta (X) biti će bačena iz zareza poluge (R). te će se sklizati po specijalnoj kameri.

Kada zub (S) kuke (A) iskoči iz zareza poluge (R), a to biva u momentu, kad poluga (R) pada u horizontalan položaj, a klin (M) istovremeno pada u vertikalan otvor (Š) cevi (Ž) i u otvor (J) štifta (X) (sl. 4.) i tim se skapča vagon na obadve strane. Feder (D) na kuki (A) se rasteže i vraća kuku (A) u prijašnji položaj, te kuka pritiskava na štift (X) i time zakopčanje čini sigurnim, i sprečava da se miče i eventualno iskoči u vertikalnom pravcu.

Cev je međutim takve širine, da može biti sa strane ili puna ili šuplja, a da daje mogućnost, da se štift može gibati nesme-

tano levo i desno do 60°. Za otkopčavanje vagona služi jedna šipka (O), koja na jednoj i drugoj strani vagona imade drške za pomicanje gore i dole. Na vratilu (N) poluge (R) imade šipka (O) dve štange (P) i (L), koje će podići polugu (R) u kosi položaj, ista padajući dole, čim se dotakne svojim rubom zuba (S) na kuki (A), klizati će po ovalnoj površini, dok zub (S) kuke (A) ne zapadne u zarez poluge (R). Istovremeno se podigne klin (M) iz otvora (Š) i (J) i zauzme svoj prvobitni položaj. Time su vagoni otkopčani. Ovaj postupak se događa posve isti i na drugom vagonu.

Skopčani vagoni sačinjavaju jednu celinu, te je svako trzanje vagona kod polaska odstranjeno. Skapčanje se vrši uutomatski bez svake pogibelji za ljudski život, a raskapčanje opet izvan vagona jednostavno i vrlo lako. — Usled toga ušteđuje se mnogo na personalu i vremenu, jer se vagoni, čim se sudare, odmah u momentu i skopčavaju.

Sigurnost je mnoga veća, nego kod sadašnjega načina skopčavanja jer su vagoni skopčani na dva mesta, pa za slučaj, da i popusti jedna strana, to je još uvek druga strana dostatačna, da vagon drži u skopčanom stanju. Nadalje se praktičnost izuma ispoljava u tome, što se montiranje bez smetnje može izvršiti na vagonima sadašnjeg tipa.

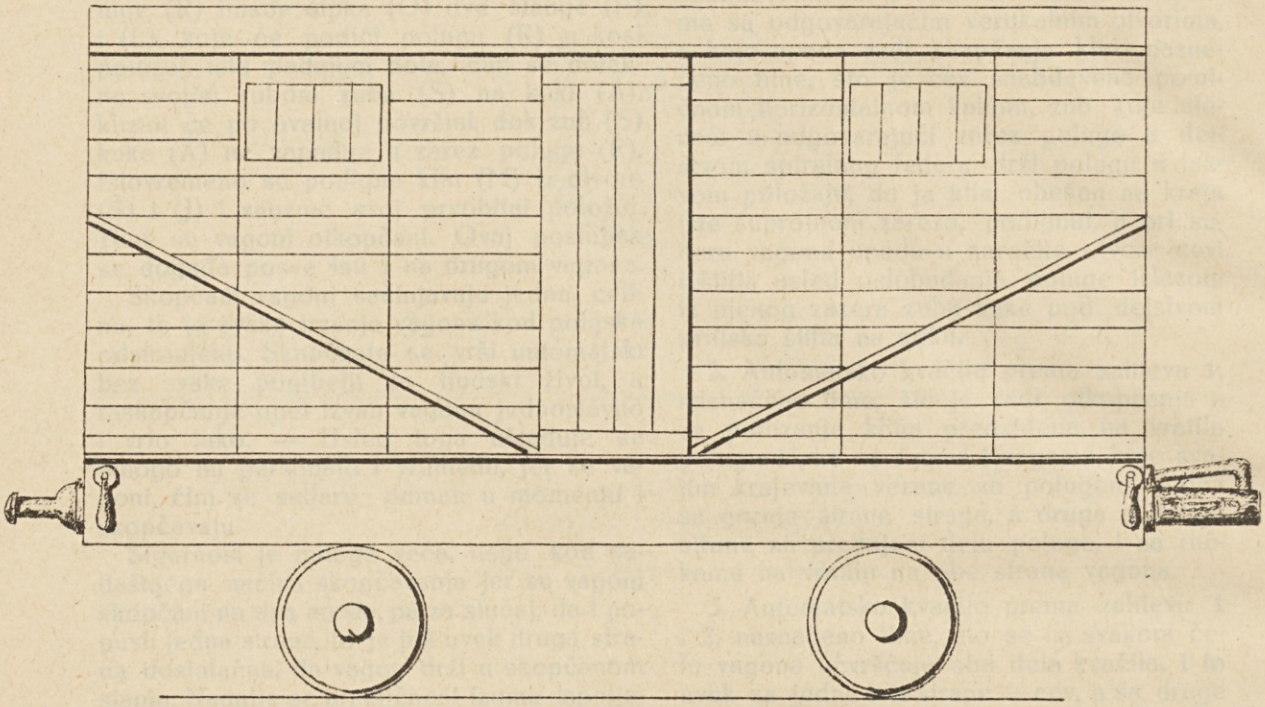
Patentni zahtevi:

1. Automatsko kvačilo za vagone, koje se sastoji od cevi i ulazećeg u istu štifta, snabdevenih na svojim slobodnim krajevima sa odgovarajućim vertikalnim otvorima, u koje upada radi skapčanja klin, naznačeno time, što je cev snabdevena pomičnom horizontalnom kukom, zub koje ulazeći u odgovarajući zarez poluge a dejstvom spiralnog federa drži polugu u takvom položaju, da ja klin, obešen na kraju iste suprotnom zarezu, podignut, a pri sudaru vagona upada u naročite otvore cevi i štifta usled oslobađanja poluge izlazom iz njenog zazera zuba kuke pod dejstvom priliska štifta na kuku.

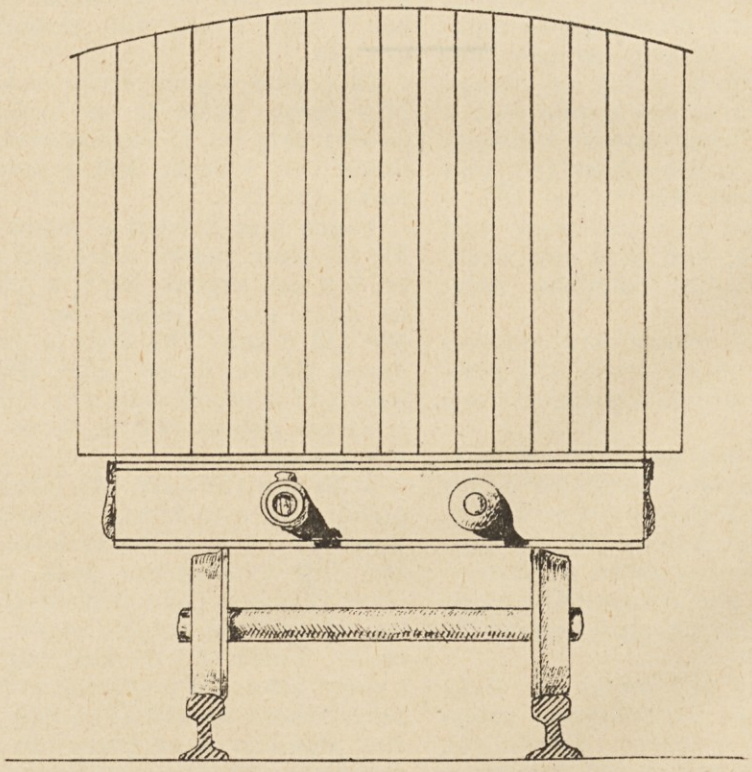
2. Automatsko kvačilo prema zahtevu 1, naznačeno time, što je radi otkopčanja a za podizanje klina predviđena na vratilu poluge šipka sa dvema štangama, koje svojim krajevima vezane sa polugom, jedna sa gornje strane straga, a druga s dolnje strane na prednjem delu poluge, i sa ručkama na vratilu na obe strane vagona.

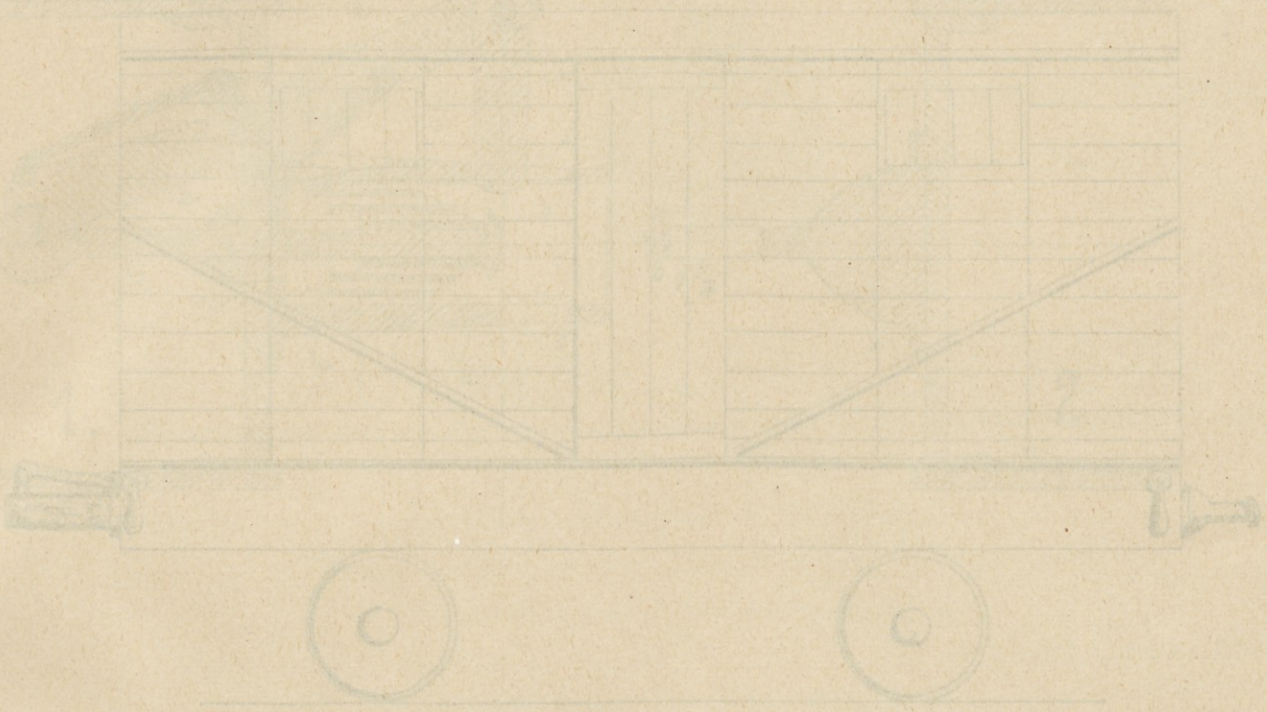
3. Automatsko kvačilo prema zahtevu 1 i 2, naznačeno time, što se na svakom čelu vagona učvršćuju oba dela kvačila, i to uvek sa jedne iste strane — cev, a sa druge štift tako, da se skopčavanje vagona vrši pomoću dva kvačila.

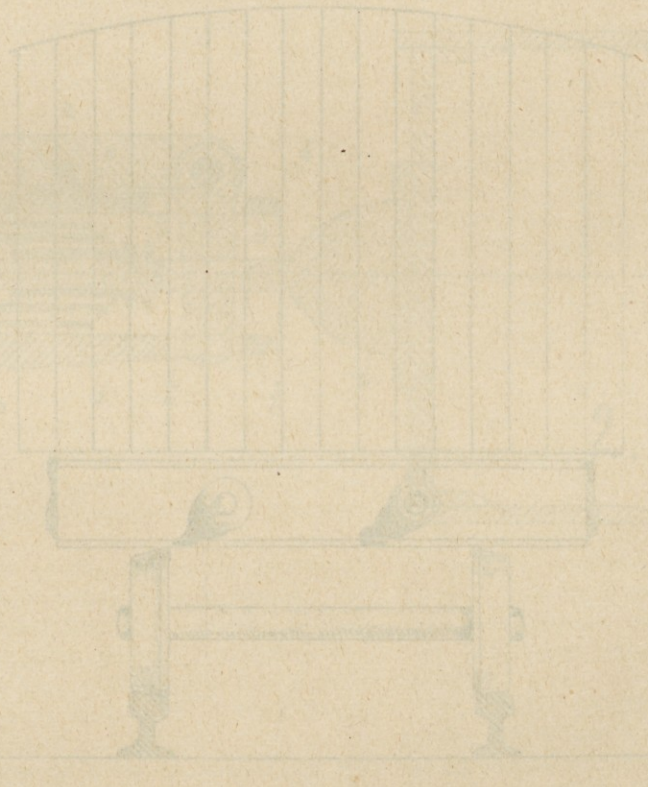
Sl. 1.



Sl. 2.

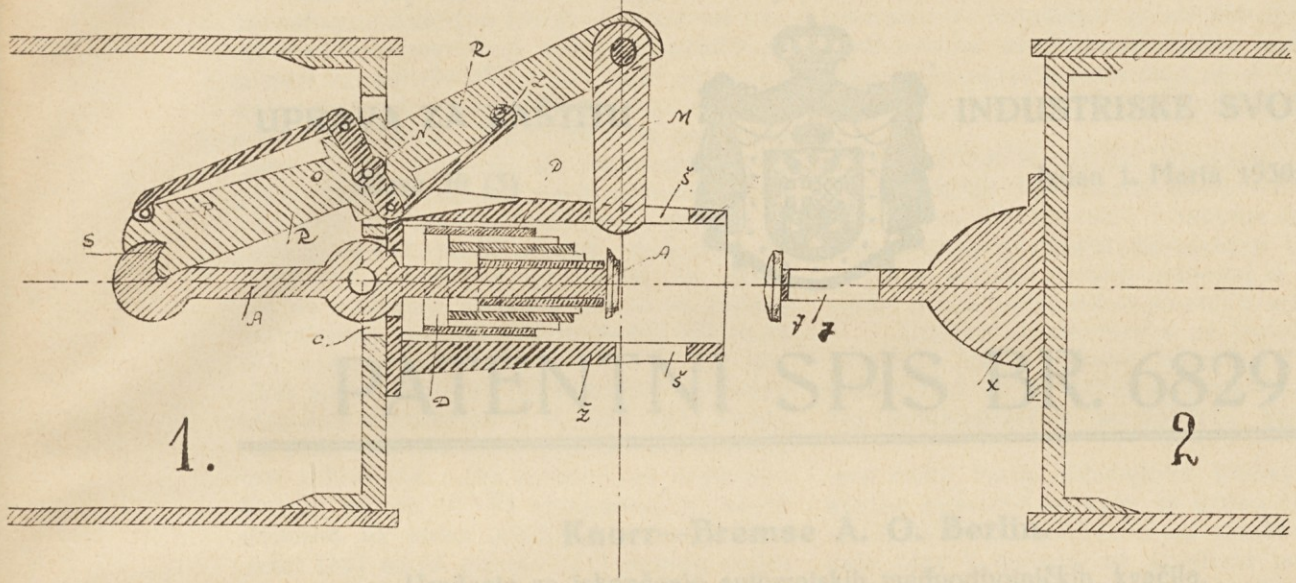






Ad patent broj 6238.

Sl. 3.



Sl 4.