

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

Razred 20 (2)

Izdan 1 aprila 1933.

PATENTNI SPIS ŠT. 9946

Grazer Waggon- und Maschinen-Fabriks-Actiengesellschaft
vormals Joh. Weitzer, Graz, Avstrija.

Zavorno drogovje, ki se da regulirati, za vozila na tračnicah.

Prijava zdne 15. aprila 1932.

Velja od 1. septembra 1932.

Zahtevana prvenstvena pravica z dne 16. aprila 1931. (Avstrija).

Predmetni izum se nanaša na ona znana zavorna drogovja, ki se morejo regulirati zlasti odgovarjajoče spremenljivi obremenitvi in pri katerih se vrši regulacija zavnega tlaka s spremenjanjem prenosnega razmerja, s tem, da se razni elementi drogovja s spreminjanjem njihovega praznega hoda dovedejo do učinkovanja s pomočjo nastavkov, ki se morejo zakreniti v ali iz poti gibanja teh elementov. Pri takih zavornih drogovjih pa obstoja nedostatek, da pri pritegnjeni zavori ni mogoča predstavitev nastavkov.

Predmetni izum pa omogoča, da se nastavki dovedejo v tak položaj, da se pripravi premaknitev nastavkov tudi pri pritegnjenih zavorah. V to svrhu so v smislu izuma nastavki oz. z njimi v vprijem stopajoči deli drogovja s predidnimi deli drogovja oz. s pogonom tako gibljivo zvezani, da se morejo tudi pri naslednji popustitvi zavor pod vplivom lastne teže ali pod vplivom utežne ali peresne obremenitve dospejo med seboj v ono lego, katera je pogoj za naravno gibanje.

Sl. 1 risbe kaže shematično eno izvedbeno obliko znane zavorne konstrukcije, na katero se nanaša izum. Sl. 2 do 9 kažejo v večjem merilu različne položaje regulacijskih organov pri popuščenih in pritegnjenih zavorah v narisu in florisu, dočim kažejo sl. 10 do 12 primer za izobličenje regulacijskih organov glasom izuma v še

večjem merilu. Sl. 13, 14 in 15 kažejo v aksijalnem preseku in pogledu oz. v preseku po črti A—B slike 14 nadaljno izvedbeno obliko organov glasom izuma, ki prenašajo naravno gibanje na nastavke.

Kakor je razvidno iz sl. 1 so zavorni vzvodi medseboj zgibljivo zvezani s poteznimi drogovoma 4, 5, pri čemer med levim zavornim vzvodom in poteznim drogom 5 obstoja prazni hod vsled podolgovate luknje 6. Enako je med desnim zavornim vzvodom in poteznim drogom 4 prazni hod, ki se more spreminjati s tem, da se zakrene krak 2 v ali iz poti gibanja čepa 7, ki je zvezan z zavornim vzvodom.

Pogon kraka 2 se vrši s čelnimi kolesi 13, na katera vpliva vzvod 3 z utežjo in ki svoje gibanje prenaša s pomočjo zgibnega komada 14 na vrtilno os 1 kraka 2.

Pri popuščenih zavorah in nenatovarjenem vozu zavzemajo deli lego, razvidno iz sl. 2 in 3, t. j. krak 2 je zakrenjen v pot čepa 7, pri čemer obstoja samo mali prazni hod 8, ki služi v svrhu, da se dosežejo enaki dvigi batov pri različnih prenosih. Ako se zavora pritegne, zavzamejo deli lego, razvidno iz sl. 4 in 5, v kateri je krak 2 blokiran po čepu 7 in se torej ne more predstaviti.

Ako se po izvršenem odviranju zakrene krak 2 iz poti čepa 7, tedaj imajo posamezni deli lego kakor je razvidna iz sl. 6 in 7.

Ako se sedaj zavora pritegne, dospejo deli v lego, razvidno iz sl. 8 in 9; prenos zavornega tlaka se torej ne vrši več preko poteznega droga 4, temveč preko poteznega droga 5, t. j. z večjim prenosom. Zakrenitev kraka 2 v pot čepa 7 sedaj v zavorni legi ni mogoča, ker — kakor je v sl. 8 označeno s črtopičnimi črtami — krak 2 pri zakrenitvi zadene od spodaj ob čep 7.

Da se more predstavitev v zavorni legi tako pripraviti, da se krak 2 pri naslednjem odviranju samodelno zakrene iz poti čepa 7, je v smislu izuma predvidena priprava, ki je razvidna iz sl. 10 v stranskem pogledu in deloma v preseku po črti A—B in iz sl. 11.

Os 1 kraka 2 je deljena in njena dela sta zvezana s cilindričnim sklopilnim delom 10. Pogonska os 1 prijemlje z zagozdo 15 v cilindrično segmentno izrezo dela 10. Os 1 se more tedaj pri pritegnjeni zavori dovesti v lego, razvidno iz sl. 10, tako da krak 2 pri sledečem odviranju pade navzdol pod učinkovanjem lastne teže.

Da se more tudi pri zavrtih vozovih investiti oziroma pripraviti zakrenitev kraka 2 v pot čepa 7, je čep 7 narejen dvodelen oz. poseduje navzgor zakrenljiv nastavek 11. Krak 2 se more torej pri pritegnjenih zavorah zakreniti iz lege, razvidno iz sl. 6, v lego, razvidno iz sl. 2, ob istočasnem zavrtanju navzgor nastavka 11, kakor to kaže sl. 12. Pri temu sledečem odviranju pade nastavek 11 navzdol in deli zavzamejo lego, katera odgovarja malemu prenosu potom poteznega droga 4.

Krak 2 kakor tudi zgibni člen 11 moreta biti pod utežno ali peresno obremenitvijo, pod katere vplivom nastopi pri odviranju gibanje kraka 2 oz. nastavka 11, katero se je pripravilo pri prestavitvi v zavorni legi.

Pri izvedbeni obliki glasom sl. 13—15 je oti 12 sklopljena s polno osjo 13 potom spiralnega peresa 14, katerega konca prijemlje v oči 15 in 16 na oti in na polni osi. V polno os 13 uvijačeni čep 17 prijemlje v izrezo 18 oti 12, katere dolžina odgovarja naravnalnemu gibanju. Pero 14 dobi prednapon in mora biti dimen-

ziorirano v pravilnem razmerju k prestavilni uteži 3.

Ta sklopka se more tako izobličiti, da postane pero učinkovito pri blokiranju kraka 2 v legi glasom sl. 4 kakor tudi v legi glasom sl. 8, pri čemer mora seveda obstojati možnost odgovarjajočega zavrtanja naravnalne osi v obe vrtilni smeri. Moreta pa se razporediti tudi dve taki sklopki druga za drugo, od katerih pride z ozirom na smer vrtenja v slučaju blokiranja do učinkena ali druga.

Patentni zahtevi:

1. Zavorno drogovje, ki se da regulirati in pri katerem se morejo posamezni elementi drogovja s spreminjanjem njihovega praznega hoda dovesti do učinkovanja s pomočjo nastavkov, ki se morejo zakreniti v ali iz poti gibanja teh elementov, označeno s tem, da so nastavki (2) oz. z njimi v vprijem stopajoči deli drogovja (11) s predidnimi deli drogovja (7) oz. s pogonom (10) tako gibljivo zvezani, da se morejo tudi pri pritegnjenih zavorah ti deli (2, 11) dovesti v tako lego, da pri naslednji popustitvi zavor dospejo pod vplivom lastne teže ali pod vplivom utežne ali peresne obremenitve medseboj v ono lego, katera je pogoj za naravno gibanje.

2. Zavorno drogovje, ki se da regulirati, po zahtevu 1, označeno s tem, da je pogonska os nastavka (2), ki je izobličen kot nihajoči vzvod, dvodelna in da sklopka obeh delov osi (1, 10) izkazuje prazni hod v veličini naravnalnega gibanja nihajočega vzvoda (2).

3. Zavorno drogovje, ki se da regulirati, po zahtevu 1, označeno s tem, da je člen (11) drogovja, ki dospe v vprijem z zakrenljivim nastavkom (2), tako zakrenljivo zvezan s sosednim členom (7) drogovja, da ga pri pritegnjenih zavorah v slučaju zakrenitve nastavka (2) v njegovo gibalno pot zasuje ta nastavek nasproti učinkovanju njegove lastne teže ali peresne ali utežne obremenitve in da pri naslednjem odviranju pade sam od sebe nazaj v svojo normalno lego.

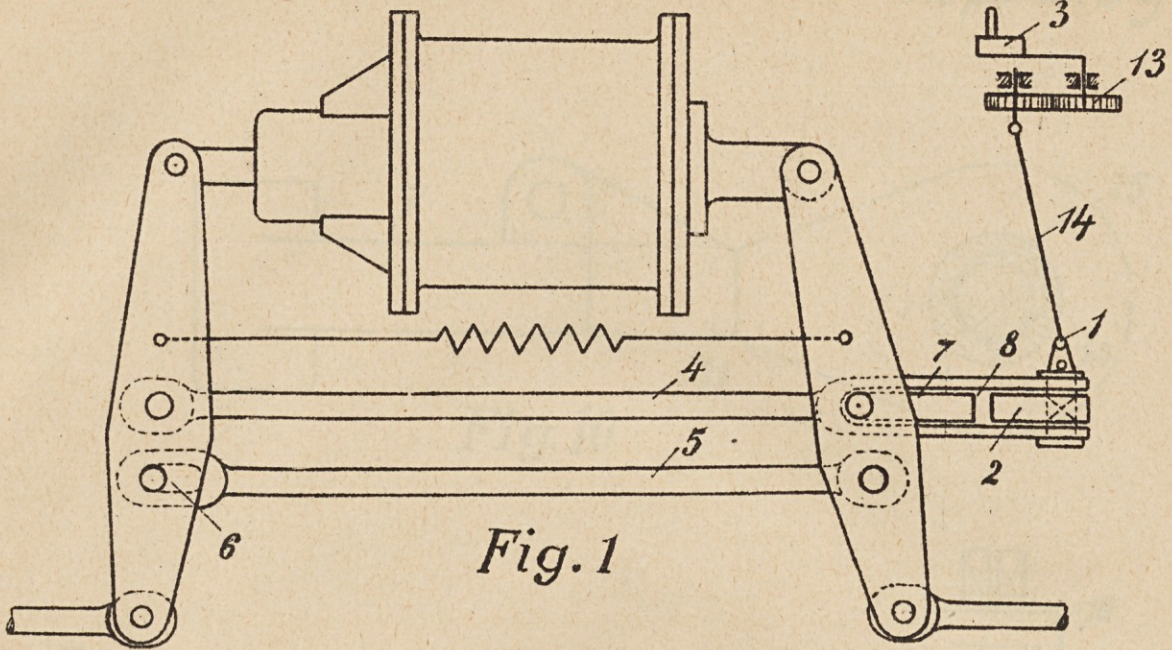


Fig. 1

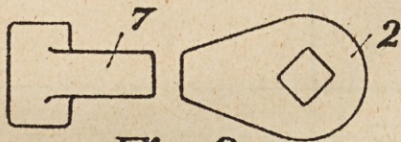


Fig. 2

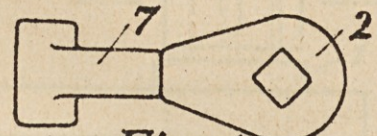


Fig. 4

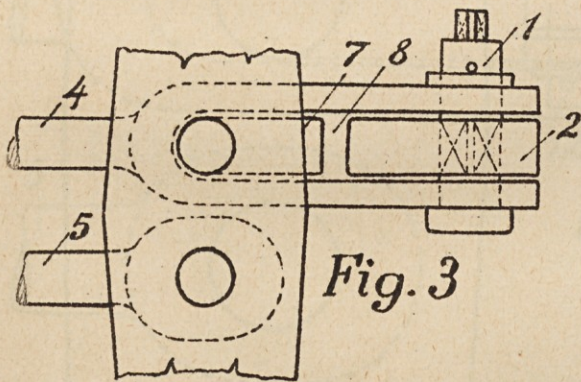


Fig. 3

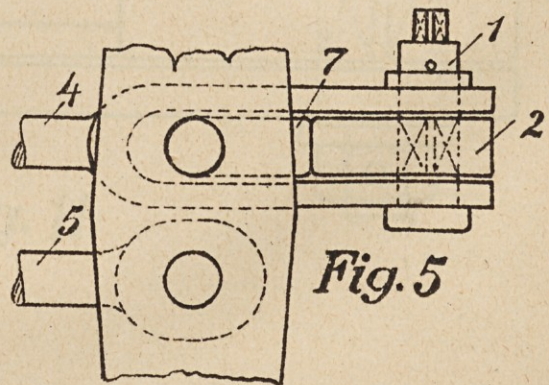


Fig. 5

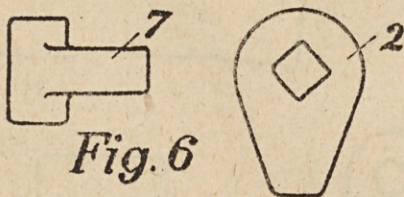


Fig. 6

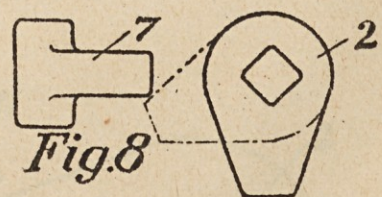


Fig. 8

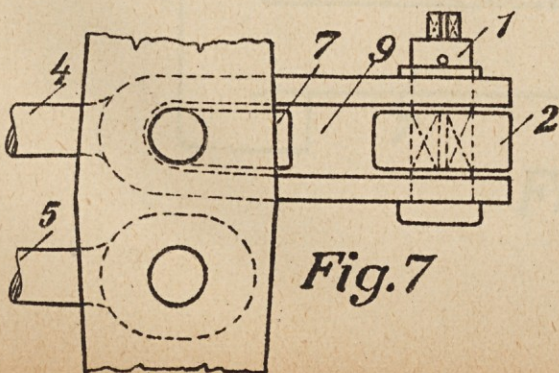


Fig. 7

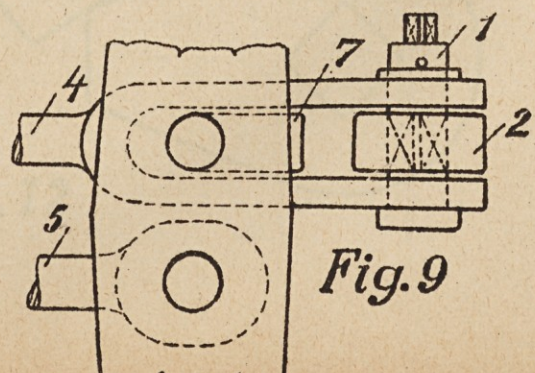


Fig. 9

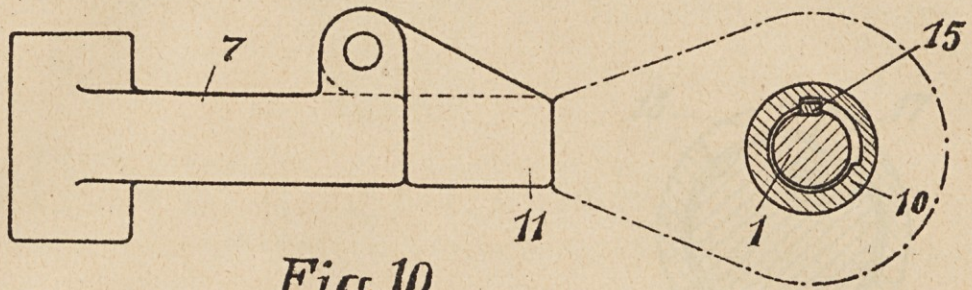


Fig. 10

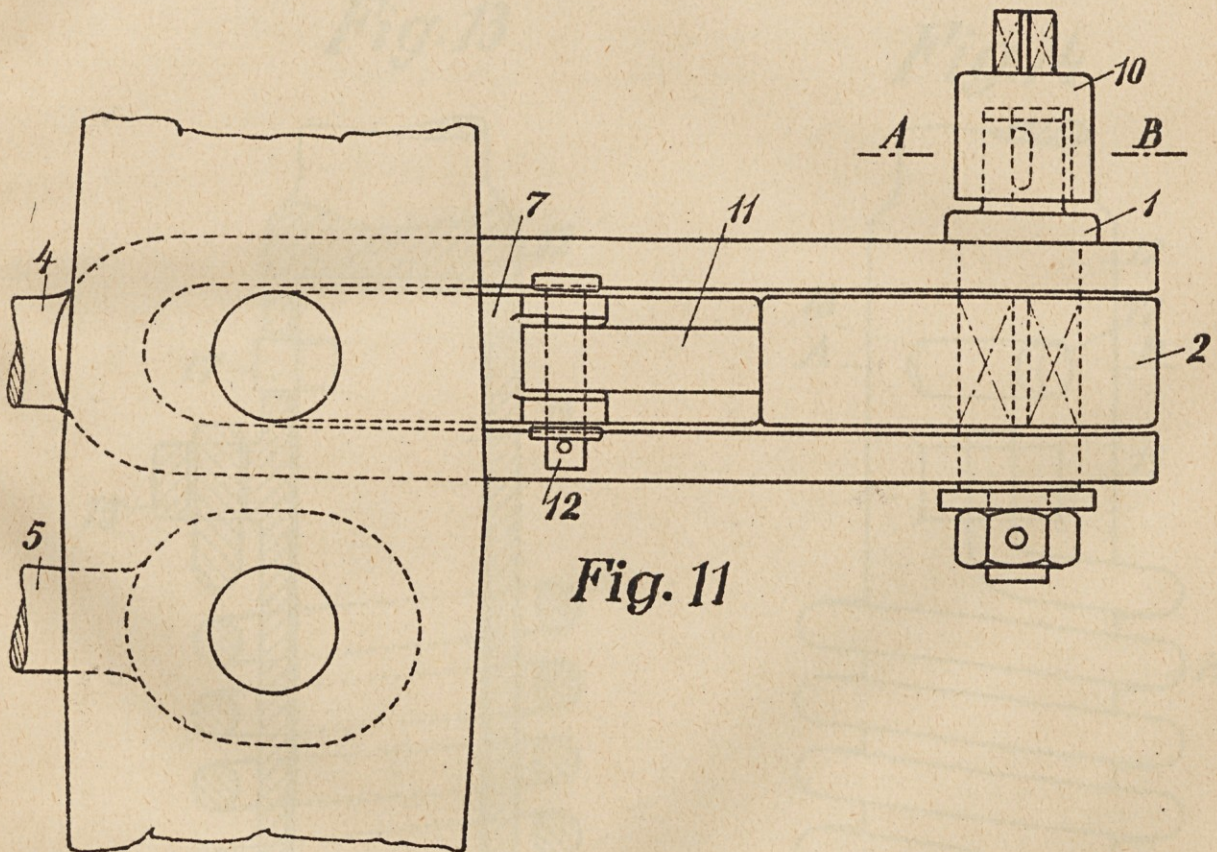


Fig. 11

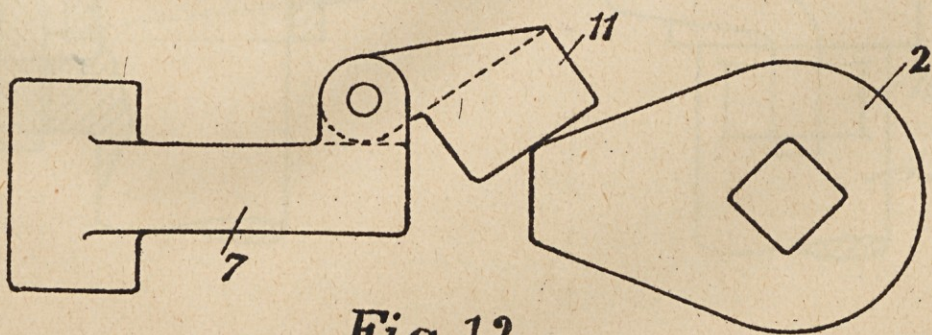


Fig. 12

Fig. 15

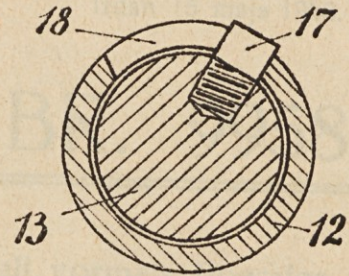


Fig. 13

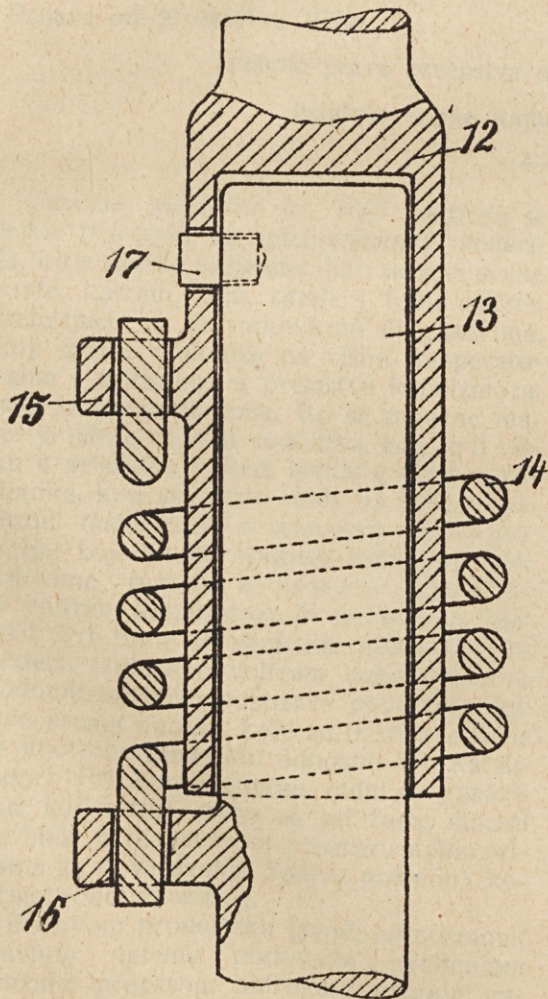


Fig. 14

