

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

Razred 20 (1)

Izdan 1 novembra 1934.

PATENTNI SPIS BR. 11179

Nuhanović Zulfikar, bravar, Sarajevo i Harazim L. Lujo, direktor banke, Beograd, Jugoslavija.

Cevna spojnica za parne i vazdušne vodove železničkih vagona.

Prijava od 2 septembra 1933.

Važi od 1 aprila 1934.

Poznate nezgode gumenih creva, u upotrebi kod parnih vodova železničkih vagona, da se iznutra brzo raspadaju i da komadići otpadnute gume dospevaju u razvodne organe, usled čega nastaju neispravnosti kod pomenutih vodova, izazvale su želju da se gumena creva zamene gvozdanim cevima.

U ovom cilju do sada činijeni predlozi nisu se mogli održati u praksi, iz razloga često veoma komplikovanih i skupih cevni spojnica, koje su pored toga bile veoma osjetljive prema mehaničkim uticajima, tako da se moralo ipak u praksi ostati pri upotrebi gumenih creva i pored svih njihovih nedostataka i skupog održavanja.

Ovim pronalaskom se gore navedene nezgode otklanjaju na jednostavan i dovoljno jeftin način, naročito kad se uzme u obzir da trajanost spojnica po pronalasku može u neprekidnom radu izdržati 10—12 godina, pri čemu su potrebne samo vrlo neznatne izmene zaplivača u unutrašnjosti zglobnih članova spojnice, što se pak uvek može izvoditi na licu mesta, bez potrebe za radionicom.

Cevna spojnica po ovom pronalasku sastoji se iz većeg broja, komada kolenastih cevi koje su međusobno vezane pomoću zglobnih članova, koji su izvedeni na veoma jednostavan način.

Na priloženom nacrtu je pokazan jedan oblik izvođenja spojnice po pronalasku. Sl. 1 pokazuje u preseku jednostavan zglobni član kojim se omogućuje potpuna pokret-

ljivost spojnice, a sl. 2 pokazuje u odlomcima izgled spojnice odozgo.

Na kraju cevi 1 se slobodno navlači kutija 2 i prsten 3. Zatim se na istu navlače prstenovi 11 iz zaptivajućeg materijala na primer azbesta, natopljeni lojem i grafitom. Posle ovih prstenova se takođe slobodno navlači prsten 10, a posle ovoga se na kraju cevi 1 našrafljuje prsten 8 koji se utvrđuje na svome mestu pomoću čivije 7.

Na kraj cevi 1', se na proizvoljan podesan način zaptiveno utvrđuje kutija 6, na primer zavarivanjem, tako, da se njen prvi unutrašnji ispad 14 nalazi u istoj visini sa krajem cevi 1'. Razdaljina između ispada 14 i ispada 13 u ovoj kutiji je predviđena veća od debljine prstena 8, tako, da pri naleganju prstena 10 na ispad 13 prsten 8 ne dobija nikakav pritisak i ne može da nastupi zaglavljivanje prstena 8, a time ni cevi 1.

Pošto su na kraj cevi 1 navučeni svi prethodno pomenuti delovi, cev 1 se svojim krajem i prstenom 8 uvlači u kutiju 6, posle čega se pomoću kutije 2, koja se našrafljuje na kutiju 6, vrši preko prstena 3 sabijanje zaptivača 11 i naleganje prstena 10 na njegovo ležište 13. Po završenom dovoljnom za postizanje zaptivenosti pritezanju kutije 2, uz kutiju 2 se priteže protiv-navrtka 5, pomoću koje se sprečava neželjeno samo od sebe odvrtnje kutije 2.

Ovako izvedenim zglobnim članom se postiže potpuna zaptivenost između cevi 1 i 1', a pri tome se cev 1 može u odnosu

prema cevi 1' slobodno obrtati oko svoje ose.

Da bi se sad pomoću napred opisanih zglobnih članova izvela složena cevna spojnicica koja će moći da odgovori zadatku da se održi zavitljivost spojnice pri svima međusobnim kretanjima susednih vagona neophodno je da se predvidi na spojnici veći broj zglobnih članova koji će zauzimajući različite položaje u prostoru omogućiti da u svakom međusobnom položaju vagona može raditi bar jedan zglobni član. Tako je na primer u primeru iz sl. 2, polazeći s leve strane predviđeno, da prvi, treći i četvrti zglobni član zauzmu približno poprečan horizontalan položaj u odnosu na podužnu osu vagona, čime se omogućuje rad zglobnih članova pri uzajamnom približavanju i udaljavanju spojenih vagona. Pomoću drugog zglobnog člana, koji je postavljen koso na niže postiže se rad spojnice pri kretanju vagona u krivinama a pomoću petog zglobnog člana koji se nalazi približno horizontalno i u pravcu podužne ose vagona postiže se rad spojnice pri poprečnom njihanju vagona u kretanju, dakle izbegava se uvijanje spojnice. Ovako u raznim položajima u prostoru postavljeni zglobni članovi 2,6 spojeni su međusobno kolenastim cevima 1 i 1' i krajevi spojnice su snabdeveni odgovarajućim po-

znatim uređajima za pritvrđivanje na otvore vagonskih cevi.

Izvedenim ogledima na železnicama uskog i normalnog koloseka prijavitelac je našao da je za dobro funkcionisanje spojnice po pronalasku potrebno da na istoj bude predviđeno bar četiri ili pet zglobnih članova, ali je po sebi razumljivo da broj zglobnih članova može biti i veći, što ni u koliko ne menja suštinu ovog pronalaska.

Patentni zahtevi:

1) Metalna cevna spojnicica za parne i vazdušne vodove železničkih vagona naznačena time, što se sastoji iz većeg broja komada kolenastih cevi (1) čiji su krajevi uzajamno spojeni pomoću zglobnih članova koji se sastoje iz zaptivajućih kutija (2, 6), u kojima se samo kraj jedne cevi (1) može slobodno obrtati, dok je kraj druge cevi (1') zaptiveno i čvrsto utvrđen u donjem delu (6) kutije.

2) Cevna spojnicica po zahtevu 1, naznačena time, što je donji deo (6) kutije izveder stepenasto, tako, da usled oslanjanja prstena (10) na njegovo ležište (13), ne biva vršen nikakav pritisak na prsten (8) koji je pomoću čivije (7) utvrđen na kraju cevi (1). —





