

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

Klasa 20 (3)

Izdan 1 novembra 1933.

PATENTNI SPIS BR. 10466

Salvesan Petar, zubni lekar, Split, Jugoslavija.

Automatska spojka za vagonne.

Prijava od 10 oktobra 1932.

Važi od 1 maja 1933.

Kod železnica uopšte a naročito kod nas upotrebljavaju se uopšte poznate ručne spojke za vagonne, koje pružaju mnogo teškoće prilikom rada sa njima, naročito prilikom ranžiranja vozova na stanicama. Osim toga ove su spojke opasne, jer se kod spajanja i razdvajanja vagona mora ulaziti između vagona. Da bi se ovo izbeglo prijavilac je došao na ideju, da bi bilo zgodno da se na vagonima smeste pomoćne spojke, koje bi se upotrebljavale ili samo prilikom ranžiranja na stanicama, pored već postojećih spojki na vagonima, ili koje bi u opšte mogle da zamene dosadanje spojke. Kod spojki prema pronalasku spajanje vagona se vrši spolja stojeći pored vagona. Dakle izbegava se zalaženje među vagonne bar za vreme ranžiranja. Ovime, da se pomoćne spojke stavlja ju pored već postojećih postizemo i to, da se za vreme eventualnog preinačenja svih vagona možemo služiti i jednim i drugim spojkama uvek prema tome što je zgodnije.

Na priloženom je nacrtu pretstavljen prototip jedne ovakve pomoćne spojke i to takav oblik izvođenja, kod koga se na čeonim stranama vagona nalaze samo po jedan od elemenata spojke, dakle na jednoj je čeonj strani kuka, dok je na suprotnoj strani uređaj za koji se ta kuka zakačinje. Kad bi se ovo u praksi ovako ostvarilo, često bi došli u položaj, da nismo u stanju da ostvarimo zakačinjanje, jer bi jednaki elementi došli jedan prema

drugom. Da bi se to izbeglo najbolje je pored već postojećih spojki na čeonim stranama eventualno smestiti s jedne strane jedan element spojke na pr. kuku, a sa druge strane drugi element spojke, dakle uređaj za koji se kuka zakačinje. Na taj način možemo postići da se ne dođe u taj položaj da nismo u stanju da se koristimo pomoćnim spojkama prema pronalasku. Pošto je izrada spojke prema pronalasku veoma jeftina, to izloženi način neće prouzrokovati neke preterano velike izdatke, pa čak i kad bi oni i izneli veću sumu, nego što očekujemo, koristi — koje bi dobili s obzirom na sigurnost rada i rukovanja — naknadili bi ove eventualno nepredviđene izdatke. Jasno je da kada na svakoj čeonj strani vagona montiramo jedno do drugo oba elementa spojke, da bi onda mogli iste slabije da dimenzioniramo, ako bi bio cilj odnosno ako bi bilo potrebno, i ako bi bili prinuđeni da se koristimo uvek sa obe serije elemenata spojnica jedno prema drugom stojećih vagona, što nije apsolutno potrebno s obzirom, ako se ovim spojkama služimo samo prilikom ranžiranja vagona na stanicama. Na nacrtu je pretstavljeno da se spajanje može vršiti samo sa jedne strane, dok je to moguće vršiti i sa obe t. j. bilo koje strane vagona, ako predvidimo još jednu polugu, koja bi se svršavala sa druge strane vagona t. j. polugu 7, o kojoj će biti docnije reči u samom nabranjanju konstruktivnih delova spojke. Razumljivo je da bi

u tome slučaju morali predvideti još jednu prekretnu tačku i za ovaj drugi štap odn. polugu 7. Dakle u tome slučaju bi mogli da vršimo spajanje i rastavljanje sa obe strane voza.

Dakle kao što smo ranije izložili na priloženom nacrtu pretstavljen je samo prototip spojke prema pronalasku odnosno prvi način i najprostiji način njenoga izvođenja, mada je iz napred izloženoga lako pretstaviti, kako se spojka prema ovom prvom načinu izvođenja, može udesiti da bude odgovarajuća za svaki slučaj, a da se pri tome ne udaljimo od bitnosti pronalaska.

Sl. 1 je izgled ozgo dela spojke, koji se zakačinje za drugi deo spojke, koji je smešten na drugom vagonu i koji nosi samo ušicu u koju hvata kuka prvoga dela automatske spojke smeštene na prvom vagonu.

Sl. 2 je izgled drugog dela spojke, smeštenog na drugom vagonu. Slika je takođe pretstavljena u izgledu ozgo.

Sl. 3 je izgled i delimičan presek po I—I na sl. 1.

Sl. 4 je izgled i delimičan presek po II—II na sl. 2.

Sl. 5 je izgled s desna na levo na sl. 1 i Sl. 6 je izgled s leva na desno na sl. 2.

Automatska spojka sastoji se od kuke 1, koja se klata oko horizontalne osovine 2 naležuće između dva paralelna nosača 3, pri čemu je kretanje kuke na dole ograničeno prečagom 4 postavljenom iznad produženoga kraka 5 kuke 1. Krak 5 zglavkasto je spojen sa vertikalnim štapom 6, koji je takođe u zglavkastoj vezi sa jednim horizontalnim štapom 7, na čijem se slobodnom kraju nalazi drška 8, koja može biti izrađena i u obliku lopte. Ovaj štap 7 može da se obrće u određenim granicama oko jedne fiksne tačke na pr. oko osovinškog čepa 9 pritrđenog na vagonu. Kao što se sa slika 1, 3 vidi paralelni nosači 3 pritrđeni su na vagonu.

Sada opisani glavni deo automatske spojke sačinjava dakle jedan zglavkasti sistem od kuke 1, njenoga kraka 5, koji je stvarno nosi, od vertikalnoga štapa 6, i horizontalnog štapa 7 snabdevenoga drškom 8, koji se može da kreće u određenim granicama prinudno voden dvema fiksnim tačkama, kao što su to osovinski čep 9 pritrđen na vagonu i osovina 2, koja naleže u nosačima 3. Kad dršku 8 povučemo naviše u pravcu strele 10, onda se i kuka 1 kreće naviše u pravcu strele 11. Na taj se način vrši isključenje spojke, odnosno otkopčavanje vagona.

Drugi deo spojke, koji se nalazi na susjednom vagonu, odn. na drugom kraju pr-

voga vagona, jer je svaki vagon na jednom kraju snabdeven jednim delom spojke, a na drugom kraju drugim delom spojke, sastoji se od dva paralelna nosača 12 između kojih se nalazi ploča 13 koja je povijena tako, da kad se prilikom ukopčavanja vagona dva vagona sudare, onda kuka 1 elastično sklizne preko ploče 13 i zakači se za istu. Prirodno je da je ta ploča 13 zajedno sa nosačima 12 smeštena odgovarajući prema kuki 1 te ista veoma lako vrši ukopčavanje.

Drška 8, koja je izrađena kao lopta odn. kao teg potrebne težine sprečava da se spojka ne otkopča prilikom potresa vagona.

Otkopčavanje vagona vrši se vrlo jednostavno na taj način, što podignemo dršku 8 na više, u pravcu strele 10 (sl. 3), tada počne štap 7 da se obrće oko osovinškog čepa 9 tako, da mu se krak koji nosi dršku diže, a krak, koji je zglavkasto spojen sa vertikalnim štapom 6 se kreće naniže pri čemu povlači sa sobom na dole i krak 5 kuke 1, dok se sama kuka 1 diže na više, čime se vrši stvarno otkopčavanje vagona, jer čim kuka 1 isklizne naviše van zahvata sa pločom 13, to su onda oba vagona A, B (sl. 1, 2, 3, 4) sasvim slobodna.

Kao što se vidi iz crpisa ukopčavanje odn. spajanje vagona vrši se potpuno automatski bez ljudske pomoći, dok se iskopčavanje vrši spolja rukom, t. j. ono lice koje vrši ukopčavanje ne mora se zavlačiti između vagona, već iskopčavanje vrši stojeći pored vagona, jer je drška 8, kojom se vrši iskopčavanje smeštena tako, da je pristupačna i onda, kada ono lice, koje vrši ukopčavanje stoji pored vagona.

Ova automatska spojka naročito je pogodna za razna ranžiranja vagona na železničkim stanicama, kao i za teretne vagonne, ali ista spojka može se, razumljivo je, upotrebljavati i na osobnim vagonima. Osim toga ovakva spojka može se namestiti na vagone i pored dosadanih spojki, i ona bi se naročito upotrebljavala prilikom ranžiranja vozova i t. sl. poslova po železničkim stanicama.

Patentni zahtevi:

1. Automatska spojka za vagone naznačena time, što se onaj deo spojke — kojim se vrši ukopčavanje — sastoji od kuke (1), koja se klata oko osovine (2) naležuće na nosačima pritrđenim za vagon, pri čemu produženje kuke (1) u vidu kraka (5) stoji u zglavkastoj vezi sa vertikalnim štapom (6), koji je drugim svojim krajem opet u zglavkastoj vezi sa horizontalnim štapom (7), koji se klata oko fiksne

tačke na pr. oko osovinskog čepa (9) privrđenog na vagonu i time, što se na drugom delu spojke, za koji se vrši ukopčavanje predviđa kosa ili izvijena ploča (13), koja je smeštena između dva vertikalna nosača (12) smeštena na vagonu.

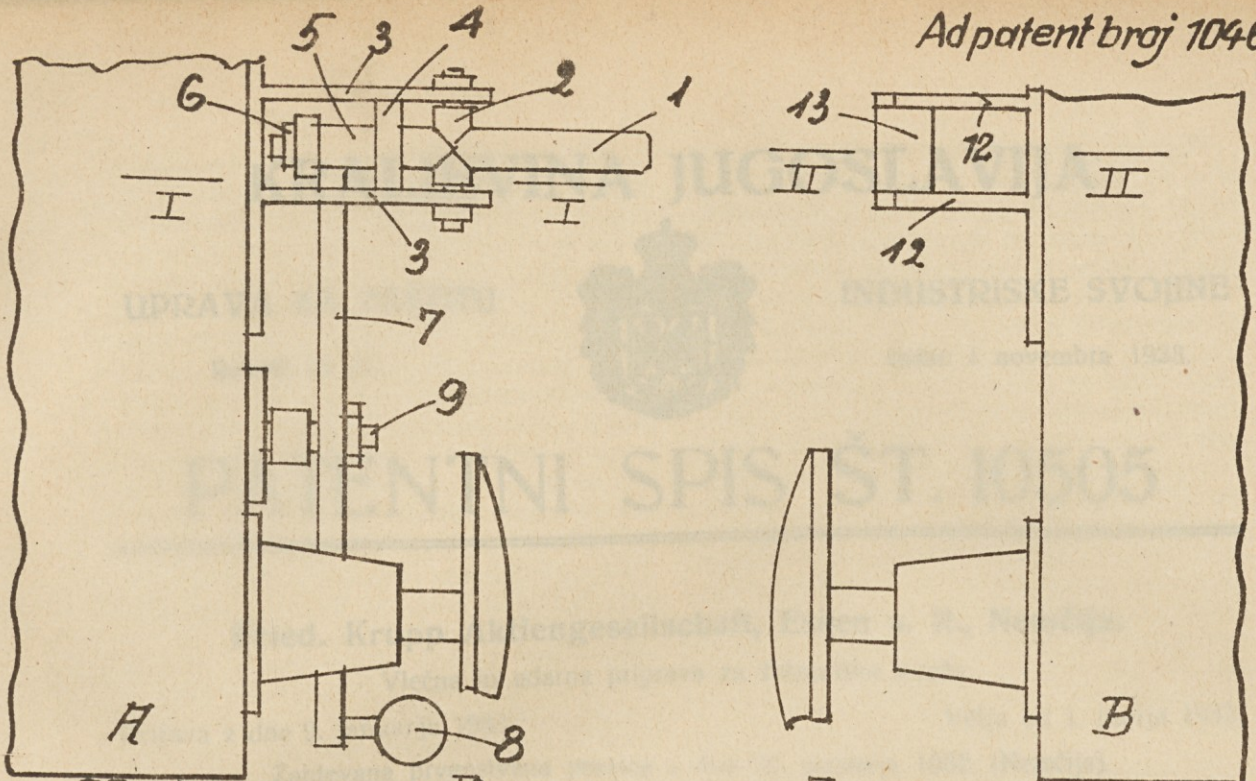
2. Automatska spojka za vagonu po zahtevu 1, naznačena time, što se onaj kraj štapa (7), koji nosi dršku (8) smešta tako, da se nalazi u neposrednoj blizini spoljašnjeg podužnog zida vagona u cilju ostvarenja pristupačnosti same drške (8) izvan šina, odn. putanje po kojoj se vagoni kreću.

3. Automatska spojka za vagonu po zahtevima 1 i 2, naznačena time, što se kre-

tanje kuke (1) na dole ograničava prečagom (4) smeštenom iznad kraka (5) na nosačima (3).

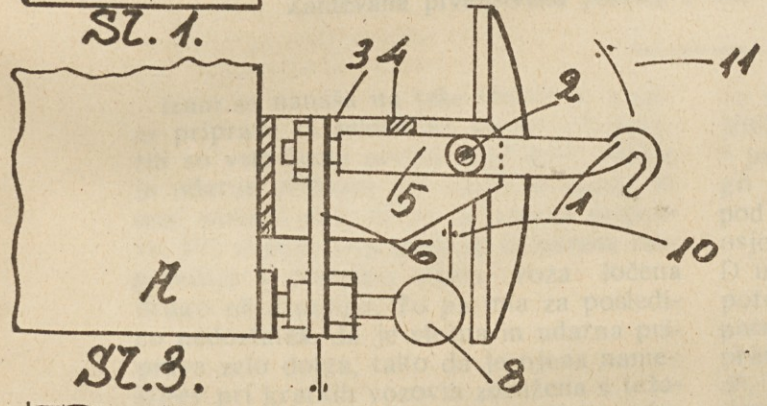
4. Automatska spojka za vagonu po zahtevima 1 do 3, naznačena time, što se sistem zglavkasto spojenih delova (1, 5, 6 i 7) prinudno upravlja dvema fiksnim tačkama od kojih je prva osovina (2) kuke (1) a druga osovinski čep (9) oko koga osciluje štap (7).

5. Automatska spojka za vagonu po zahtevima 1 do 4, naznačena time, što se u cilju sprečavanja neželjenog otkopčavanja spojke usled potresa, predviđa na dršci (8) lopta ili teg, odn. ista se drška izrađuje kao lopta odn. kao teg.



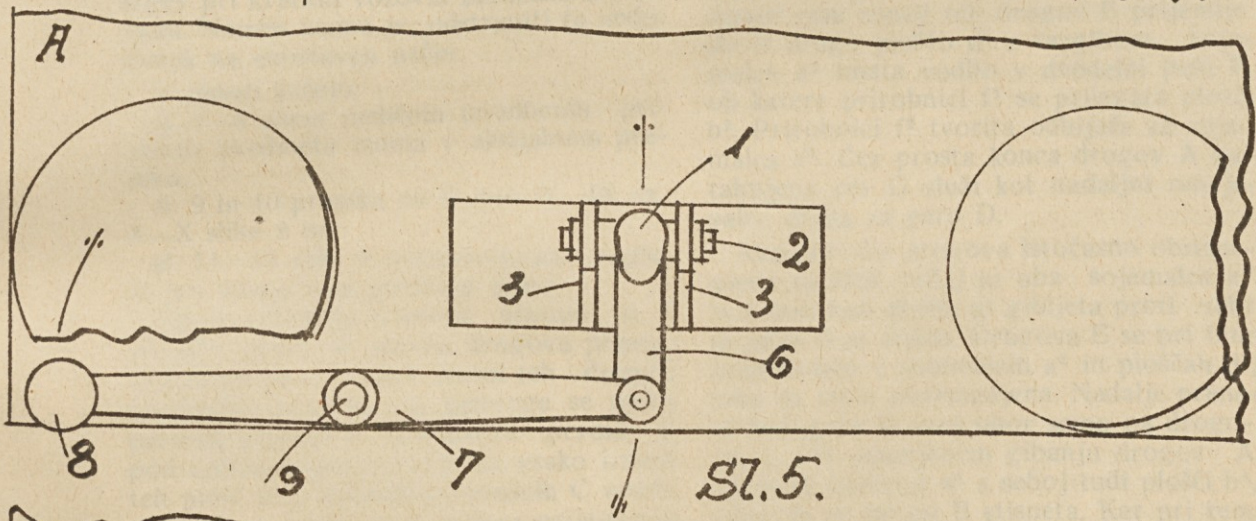
Sl. 1.

Sl. 2.

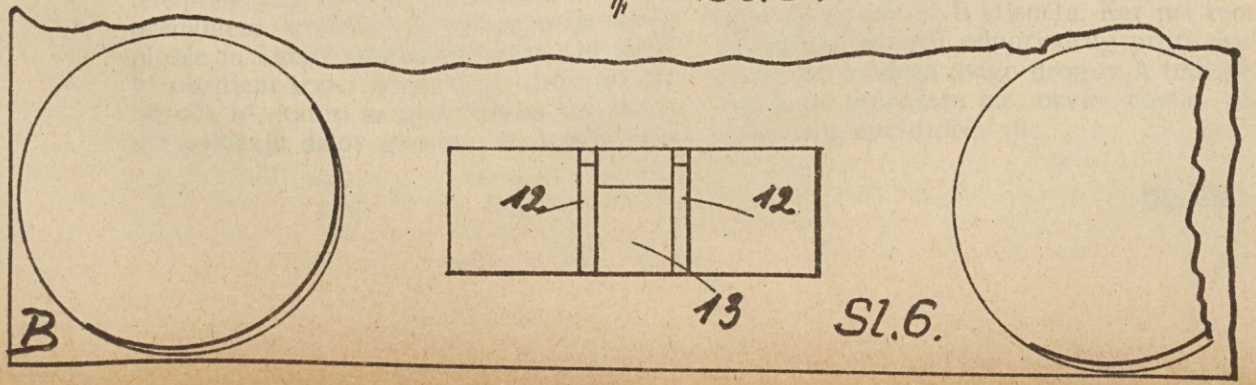


Sl. 3.

Sl. 4.



Sl. 5.



Sl. 6.

