



PATENTNI SPIS BR. 832.

Adolf Bleichert & Co., Leipzig-Gohlis.

Postrojenje za pokrivanje vučenja za vazdušne železnice sa električnim pogonom.

Prijava od 31. marta 1921.

Važi od 1. augusta 1922.

Pravo prvenstva od 12. decembra 1921.

Kod vazdušnih železnica sa električnim pogonom poznata su postrojenja za pokrivanje vuče, kod kojih je pruga koja treba da se predje podeljena u pojedine odseke blokova koji se naizmenice uprežu i isprežu. Dok se uprezanje pojedinih pruga vršilo do sada najvećma vagonom, isprezanje je bilo automatsko pomoću naročitih elektromagneta rasporedjenih na jednom sporednom provodniku, koji su po uspostavljanju strujinog kola između ovog sporednog provodnika i glavnog provodnika uticali na kontakte pruge koja je svakovremeno preostajala. Na suprot tome su kod predmeta ovog pronalaska rasporedjena dva jednopolna i jedan dvopolni komutator, koji se mehanički vagonom premeštaju i sa dva obilazna provodnika dovede u vezu, tako da postaju naročita strujina kola za pojedine pruge. Kod raskrsnica ili ogranka podela pruga je tako izvršena, da je po jedno od mesta koja treba zatvoriti za saobraćaj više udaljeno od mesta ukrštanja ili grananja nego drugo, ali da u ostalom i obe pruge voznog provodnika koje leže pred ukrštanjem ili grananjem stoje preko komutatora u vezi sa glavnim pruginim dovodnim provodnikom.

Naprava se vidi iz crteža, u kome predstavljaju: sl. 1 izgled sa strane vazdušne železnice sa dva vagona koji putuju na praznim

prugama voznog provodnika, sl. 2 čemu sprege za postrojenje po slici 1, sl. 3 šematičnu predstavu u osnovnom preseku i sprežnu šemu jednog ogranka, sl. 4 šemsku predstavu ukrštanja u osnovnom preseku i pripadajuću sprežnu šemu.

Kao što se iz slika 1 i 2 vidi, idu vagoni A i B vazdušne železnice po čvrstim visećim šinama C—C i dobijaju svoju struju od voznog provodnika D—D, koji je podeljen na čvrste prugine odseke 1—2, 3—4, 5—6, 7—8. Vozni provodnik dobija svoju struju od neprekidnog glavnog dovodnog provodnika E—E. Između glavnog dovodnog i veznog provodnika su za početak i kraj svake podeone pruge predviđeni jednopolni komutatori E—E i G—G, koje preko njihovih delova za zaustavljanje premeštaju vagoni koji idu mimo njih u pravcu strelice. Mesto jednopolna komutatora može se izabrati i jedan dvopolni komutator. Iznad voznog provodnika su po dva pomoćna provodnika 9—10, 11—12 nameštena, koji su odgovarajući voznom provodniku isto tako podeljeni na odseke.

Način dejstva postrojenja je pak ovaj: blokirana pruga 7—8 dobija, kao što je u sl. 2 predstavljeno, struju od glavnog dovodnog provodnika E—E pomoću komutatora F kod 5, od među provodnika kojim

leži između F i G kod 7 i od komutatora G kod 7, tako da vagon koji se nalazi na blokiranoj pruzi 7—8 dobija svoju struju na ovde označenom putu. Kada je ovaj vagon prešao prugu 7—8, to on spreže u trenutku prelaza sa pruge 7—8 na prugu 5—6 komutator G kod 7 prema gore na drugi među provodnik 9—10. Ali ovim se veza pruge 7—8 sa glavnim dovodnim privodnikom E—E prekida, pruga 7—8 ostaje bez struje, dok pruga 5—6 još preko komutatora F kod 3 i G kod 5 stoji pod strujom, dok ne dodje do komutatora F kod 5, koji se sada opet delom za zaustavljanje okreće na više prema 9. Sada pak dobija pruga 7—8 G vezom E, F, 9, 10, G, 7 opet struju. Pri daljom vožnji spreže vagon na isti način komutator G kod 5 sa pomoćnim provodnikom 11—12, čime pruga 5—6 ostaje bez struje. Drugi bi vagon, koji putuje po 7—8, dakle se prvi vagon, A nalazi na pruzi 3—4 koja sada stoji pod strujom kod 6 stao i dotle stajao, dok vagon A ne dostigne prugu 1—2 kod 2, učini prugu 3—4 bez struje i stavi prugu 5—6 pod struju. Ako se vagon A na pruzi 1—2 zaustavi, ako se od prilike radi na tome, da se on napuni na napravi za punjenje koja leži na ovoj pruzi, to ne može vagon B koji ide po 5—6 najašiti na vagon A koji stoji, pošto se pruga 3—4 tek tada stavlja pod struju, kada je vagon A premestio komutator F kod 1.

Kod osiguranja skretnice predstavljenog na sl. 3 dobijaju vozni provodnik i šina svoju struju na način pokazan spreznom šemom od dinamo-mašine Y. Vagon B koji putuje po pruzi 15—16 u pravcu od 16 ka 15 spreže komutator G kod 15 od 22 sa 18. Ovim ostaje pruga 19—20 bez struje, pošto ova pruga u navrtanom položaju dobija struju od 15—16 preko komutatora F kod 21, pomoćnih provodnika 21—22 i komutatora G kod 15. Ako bi sada neki vagon A išao prugom 19—20 ili naišao na ovu prugu, to bi se on na ovoj pruzi zaustavio i dotle stajao, dok vagon B ne predje tačku 21 i ne premesti komutator F od 21 na 17. Isto tako ispreže vagon A, ako bi nešto ranije

došao kod 20 nego B kod 15—14, prugu 13—14 pomoću komutatora F kod 26 i G kod 27 i opet upreže, tako da tada tek vagon A prolazi, pre nego što pruga 13—14 dobije struju i vagon B može za njim ići. Ako oba vagona dodju istovremeno kod 20 i 15, onda ispreže vagon A pomoću komutatora F kod 20 prugu 13—14, tako da vagon B ostaje u mestu.

Osiguranje raskrsnice, koje je predstavljeno na sl. 4. radi na sličan način kao osiguranje skretnice. Vagon B koji ide od 30 na prugu 32—31 spreže, kod 33 komutator G sa 34. Ovim ostaje pruga 36—37 voznog provodnika N—N bez struje i vagon A koji dolazi od 38 ka 37—36 ostaje u mestu na pruzi 37—36, dotle, dok vagon B ne premesti komutator A kod 39 na 35. S druge strane bi vagon A koji dolazi od 38 po pruzi J—J u pravcu 38—36 pomoću komutatora G kod 37, koji se premešta na 40, učinio prugu 31—32 bez struje, i to dotle dok vagon A ne premesti komutator F od 42 na 41, dakle dok ne napusti raskrsnicu.

Patentni zahtevi.

1. Postrojenje za pokrivanje vučenja za vazdušne železnice sa električnim pogonom, kod koga je postrojenja vozni provodnik podeljen na pojedine blokirane pruge i tek predjena blokirana-pruga ispreže se od provodnika za napajanje, naznačena time, što su na svakoj blokiranoj-tački predviđeni komutatori (F, G) kojima mehanički upravljaju prevozna sredstva i koji u vezi sa dvama pomoćnim provodnicima koji leže u blokiranoj pruzi nameštenoj od blokirane-tačke napred uprežu i isprežu pojedine pruge voznog provodnika.

2. Oblik izvodjenja postrojenja za pokriće vučenja po zahtevu 1 za osiguranje skretnica i raskrsnica naznačen time, što komutatori kojima mehanički upravlja prevozno sredstvo stavljaju van struje komad drugog voznog provodnika, koji (komad) je najbliži raskrsnici ili skretnici, dok sama raskrsnica ili skretnica uvek ostaje pod strujom.

Fig. 1

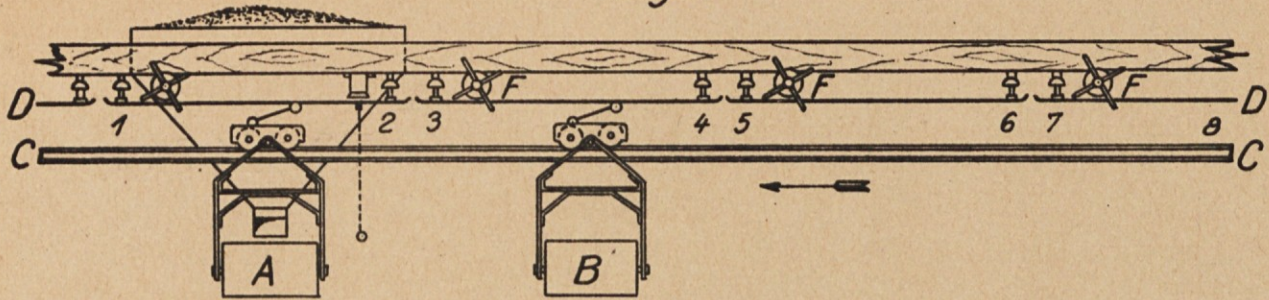


Fig. 2.

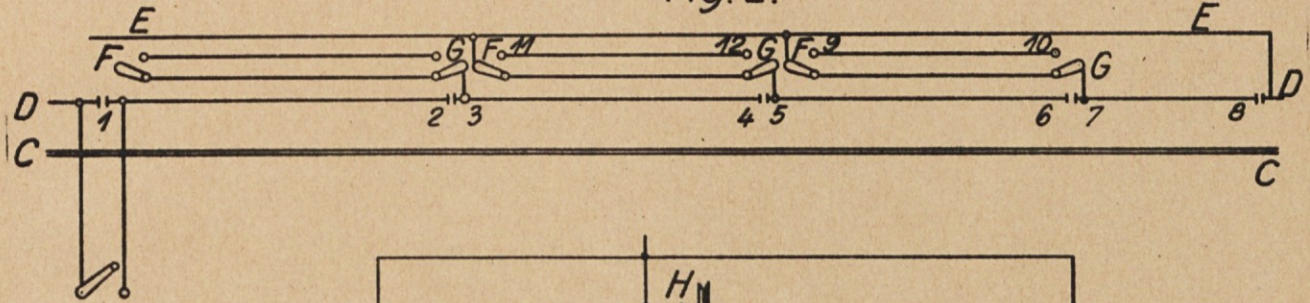


Fig. 3.

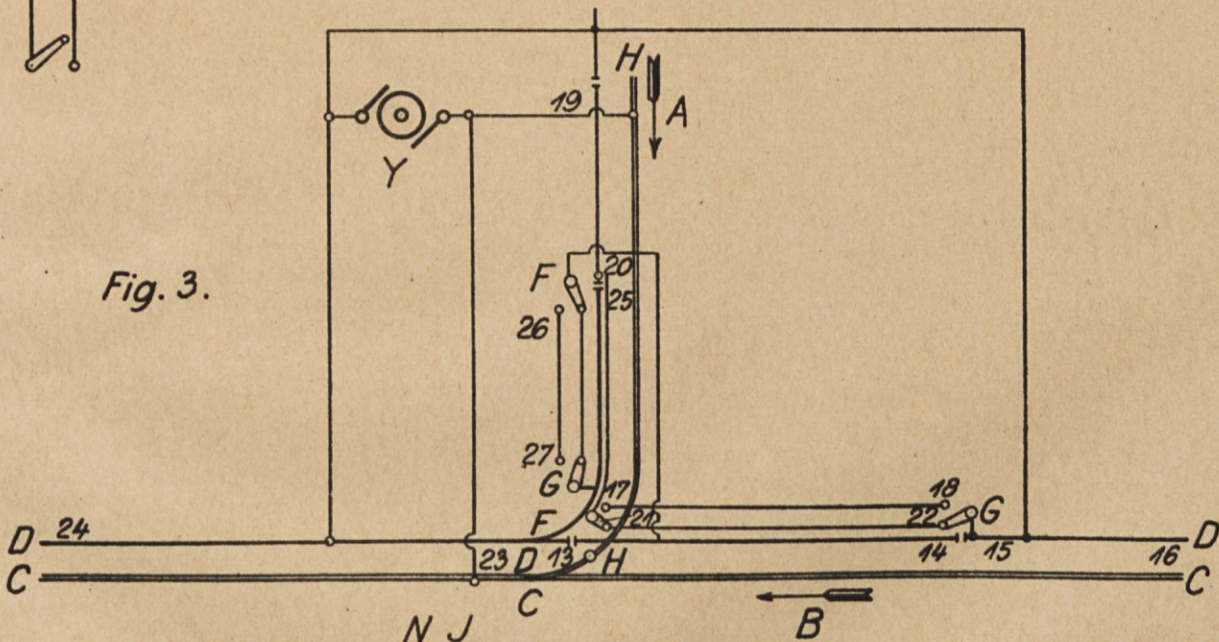


Fig. 4.

