

ÖZET

ZEMİNE GÖRE YÜKSEKLİK TELAFİSİ İÇİN PRENSİP OLARAK TAŞINACAK YÜKÜN AĞIRLIĞINA GÖRE ARAYÜZE SAHİP TAŞIMA VAGONU

- 5 Buluş, bir bağlantı yapısı (2) içeren en az bir yükün taşınması için bir nakil vagonu (1) ve üzerine dayandığı en az iki uçlu merdane tertibatı (3) ve (4) ile ilişkilidir; vagonun en alt kısmının yüksekliğini, her bir yük için bir neredeyse elde etmek amacıyla, esasen taşınacak yükün ağırlığına ve vagonun durumuna göre uç düzenekler (3) ve (4) arasında ayarlanması için bir arayüz (32) esasen taşınacak olan yükün ağırlığına ve vagonun durumuna göre her biri uç
- 10 düzenekler arasında bulunan ve özellikle de ray ölçere göre kabul edilebilir en düşük seviye olan düşük kısmın neredeyse sabit bir düşük seviyesini yükler. Buluş genel yük taşımacılığı için vagon üreticileri için olduğu gibi intermodal taşımacılık için de, örneğin demiryolu / karayolu için yararlıdır.

İSTEMLER :

1. Her biri bir genel yapıya sahip olan en az bir yük yükünü taşımak için her biri bir uç platform (11, 12) ve bu uç düzenekler arasında bir bağlantı yapısı (2) içeren bu bağlantı yapısı (2) 5 doğrudan veya dolaylı olarak monte edilirken veya iki uç demiryolu makarası düzeneği (3) ve (4) üzerinde uçları vasıtasıyla doğrudan veya dolaylı olarak mafsallı veya ayrılabilir veya ayrılmaz bir şekilde dinlenirken iki uç demiryolu haddeme düzeneği (3) ve (4) içeren karayolu taşımacılığına yönelik nakliye arabası olup;
- bağlantı yapısı (2), kompozit olup, yük taşıyan uzun kirişler (19) ve (20) ve yükü içine alan bir yuvadan (14) oluşması, hazne bu uzun kirişler (19) ve (20) tarafından taşınır 10 olması,
 - vagonun bağlantı yapısının (14) bu yükseklikte konumlandırılmasını, boşken ve yüklendiğinde vagona bağlı değişkenlere göre önceden belirlenmesini sağlayarak, en az bir yükün her taşınmasından önce ve tüm taşıma süresi boyunca önceden belirlenmiş bir 15 yüksekliğe başlangıç ayarını oluşturan en az bir yükseklik dengeleme ara yüzünü (32) vagonun demiryolu geçiş tertibatları (3 ve 4) arasındaki mevcut en düşük bölüm, demir yolu göstergesinin alt sınırına yakın fakat bunun dışında olmayacak şekilde düşük seviyelerde tüm noktalarda olacak şekilde içermesi ile karakterize edilir.
2. İstem 1'e göre bir vagon olup, özelliği düşük seviyenin, demiryolu ölçeri ve vagonun alt 20 şeklini dikkate alarak izin verilen en düşük seviye olmasıdır.
3. İstem 1 veya 2'ye göre, bir vagon olup, özelliği bağlantı yapısının (2) her bir ucunda en az bir tane olmak üzere iki veya dört yükseklik dengeleme ara yüzü (32) içermesidir.
- 25 4. İstem 1, 2 veya 3'e göre, bir vagon olup, özelliği uçtaki demiryolu haddeme düzenekleri (3 ve 4), bağlantı yapısının (2) uç kısımlarından, bir ara destekleyici, bağlantı veya bağlantı aracı vasıtasıyla taşınmasıdır.
- 30 5. İstem 1 – 4'den herhangi birine göre bir vagon olup, özelliği bağlantı yapısının (2), bir karayolu taşıtının motorlu yolunda veya bir römork, yarı römork, bir konteyner, bir mobil kasa veya çıkarılabilir bir yükleme platformu gibi başka türlü yük taşıyıcı tipinde olmasıdır.
6. Önceki istemlerden herhangi birine göre bir vagon olup, özelliği haznenin her biri düz bir

kenar (17) ve (18) boyunca dışa doğru katlanmış uzunlamasına kenarlara (15) ve (16) sahip olup, her biri düz kenarlardan (17) ve (18) birinde bir dayanma yüzeyi oluşturarak sırasıyla bağlantı yükü taşıyan uzun kirişlerin (19) ve (20) her birinin üst kenarına dayanması ve burada en az bir veya iki veya dört yükseklik dengeleme ara yüzünün (lerinin) arasına yerleştirilmesi veya uzun kirişlerin (19) ve (20) ve yük taşıyıcı haznenin (14) uzunlamasına kenarlarının (15) ve (16) birleştirilmesidir.

7. Önceki istemlerden herhangi birine göre bir vagon olup, özelliği yükseklik ayarının en az bir araya yerleştirilmiş parçanın kalınlığındaki değişim yoluyla gerçekleştirilmesidir.

8. İstem 1 – 6'dan herhangi birine göre bir vagon olup, özelliği yükseklik ayarının bağlantı yapısına (2) göre, en az bir yüze eğik bir açıklığa sahip en az bir tane yerleştirilmiş parçanın boyuna veya enine yer değiştirmesi yoluyla gerçekleştirilmesidir.

9. İstem 1 – 6'dan herhangi birine göre bir vagon olup, özelliği yükseklik ayarının bir eğiklik rampasına (45) bir yapılandırma ile yapılmasıdır.

10. İstem 1 – 6'dan herhangi birine göre bir vagon olup, özelliği yükseklik ayarının bir ayırıcı tarafından yapılmasıdır.

11. İstem 1 - 6'dan herhangi birine göre bir vagon olup, özelliği yükseklik ayarı, en az bir kamera tabanlı cihaz, en az bir kol tabanlı cihaz (39), paralelkenarlı en az bir cihaz (47), en az bir kayar tabanlı cihaz ile (46), pim veya şaftlara sahip en az bir cihaz, en az bir vidalı veya hidrolik veya pnömatik krik, en az bir körüklü cihaz, en az bir raf tabanlı cihaz ile yapılmasıdır.

TARİFNAME

ZEMİNE GÖRE YÜKSEKLİK TELAFİSİ İÇİN PRENSİP OLARAK TAŞINACAK YÜKÜN AĞIRLIĞINA GÖRE ARAYÜZE SAHİP TAŞIMA VAGONU

5 Mevcut buluş, bir yük vagonuna ve bilhassa bunlarla sınırlı olmamak üzere, motor tahrikli olan veya olmayan karayolu araçlarına, römorklara, konteyner yarı römorklara, ilişkindir.

Karayolu trafiğini hafifletme kapsamında, karayolu yüklerini hızlı bir şekilde - motor tahrikli veya başka türde- nakliye konumuna getirebilecek vagonlar geliştirdik.

10

Bu, motorla çalışan karayolu taşıtlarından -özellikle yardımcı araçlardan- römorklara, konteynerlere ve hareketli kasalara ve diğer taşıtlardan veya karayollarında ya da otoyollarda yuvarlanabilen ya da taşınabilen araç parçalarına kadar her tür yol taşıma birimini kapsar.

15 Bu özel vagonlar arasında, alışılmış bir şekilde, enine veya döndürerek yükleme veya boşaltma ve daha genel olarak karayolu veya karayolu taşıma birimlerinin nakliyesini hızlı bir şekilde gerçekleştirmek için -dış araçların yardımı ile veya olmadan- mobil hale getiren taşıyıcı bir demiryolu yapısını içerenler vardır: araçlar, römorklar, yarı römorklar ve diğer cihazlar.

20

Ayrıca, yol taşımacılığı birimlerini kaldırmak, vagonun üstüne çıkarmak ve vagonun içine dikey bir hareketle yerleştirmek için taşıma sistemleri vasıtasıyla üstten yüklenenler de vardır.

25 Ek olarak, yol taşımacılığı birimlerinin (motor tahrikli ya da motorla çekilerek) yuvarlanma platformlarıyla ayrılmış birbirlerine vurulan bir vagon hattının oluşturduğu bir pistte taşıma konumlarına yuvarlandıkları 'demiryolu otoyolu' adında bir ulaşım sisteminin olduğu bilinmektedir.

30 Bu vagonlar, genellikle bimodal taşıma olarak adlandırılan demiryolu / karayolu taşımacılığı için tasarlanmıştır.

Daha genel olarak, mevcut buluş, geçici tipte olanlar, taşıyıcı demiryolu yapısına yüklenen veya bir hazne veya konteyner olarak görev yapan bir yapı içinde taşınan, aynı zamanda, özel tipte olanlar dahil tüm nakliye vagonlarına ilişkindir, fakat aynı zamanda, malları içerebilen

yükün kendisini de içerir.

Vagonlar, amaçlandıkları güzergah için onaylanmış tekerlekler ve aks(lar) tarafından desteklenen uç ray tertibatları ile karakterize edilir. Bu uç düzenekler, taşınacak yükü / yükleri, uç
5 düzeneklerle birlikte bir taşıma vagonu oluşturan taşıyıcı bağlantı yapısı vasıtasıyla bağlanır.

Bu buluş, demiryolu taşımacılığı ve özellikle demiryolu bimodal demiryolu taşımacılığı için kullanılan her türlü yatak bağlama yapısı veya alma ve yatak bağlama yapısı için geçerlidir.

Tüm vagonlar düzenlemelerin dayattığı boyutsal kısıtlamalara tabidir. Prensip olarak, bunlar
10 vagonun raylar üzerinde giderken müdahale etmemesi gereken, yol yapılarından, rıhtım yapılarından, palet araçlarından ve yolun yakınında veya geçici olarak yakın bir yerde bulunan diğer olası engellerden geliyorlar.

Bu kısıtlama, vagonun alt kısmını ve bunun enine kesitinin şeklini boyutsal olarak sınırlar ve -
15 özellikle de- uç tertibatlar arasındaki en alt kısmın zemine göre konumunu belirtir.

Aynısı tünel, köprüler ve daha genel olarak çalışmalar, sinyaller, direkler ve katenerlerin yanı sıra pistin yakınındaki herhangi bir ray veya rıhtım yapısı ile sınırlı olan vagonun veya yükünün yüksekliği için de geçerlidir.

20

Tüm bu sınırlamalar, vagonun enine konturunun içinde tutulması gereken kapalı bir alanı tanımlayan perimetrik bir form olan demiryolu ölçer tarafından ele alınmıştır. Böylece vagon için yüklü olsun olmasın dikey ve yanal sınırlar aşılmaz.

25 Bu göstergenin alt çizgisi oldukça düşüktür ve mevcut buluş, maksimum montaj yapmak ve uç tertibatlar arasındaki en düşük kısım için mümkün olan en düşük limitin her durumunda mümkün olacak şekilde, yani tüm yükler ve yaşlanma ve vagon aşınma durumları için, tasarlanmıştır. Bu, demiryolu ölçerin içinde daha büyük bir yukarı alan sağlar.

30 Yükler - örneğin, karayolu taşıma birimleri - değişken nitelikte, boyutlarda ve - her şeyden önce - ağırlıkça olabileceğinden, vagonun süspansiyonlarının aşağı doğru sıkıştırılması ve yapıların dağıtılması büyük ölçüde değişmektedir.

Buna ek olarak, - yüklendiğinde - yüke uygun olarak uzunlamasına ve enlemesine bükülen

tabanın çeşitli farklılıkları vardır. Ayrıca yuvarlanma nedeniyle ve demiryolu tekerleklerinin değişken çapındaki yıpranmadan dolayı profildeki değişikliklerinden dolayı kuvvetler ve dinamik sapmalar da vardır. Aslında, demiryolu tekerleklerinin metaller üzerinde raylar boyunca yuvarlanması, -vagonun dengesini sağlamak için- tekerlek dişlerinin oldukça kesin bir profilini gerektirir. Rayların üzerindeki yuvarlanma bu tekerlek dişlerini takar, ve tekerleklerin yarıçapını azaltıp vagonun seviyesini düşürecek şekilde düzenli olarak yeniden düzenlenmeleri gerekir.

Tüm bu varyasyonlar, yatak demiryolu yapısının tabanı için düşük seviyenin değişken bir şekilde değişmesine neden olur, bu düşük seviyenin hiçbir koşulda demiryolu ölçerin alt çizgisinin getirdiği sınırdan daha düşük olamayacağını unutmayın. Çeşitliliklerinden ötürü, az sayıda yükleme birinin belirli bir vagon için ölçerin olası düşük seviyesinden faydalanmasına izin veriyor. Bunun nedeni, yalnızca vagonun tasarımında sağlananlara karşılık gelen yüklerin bu koşulu yerine getirebilmesidir, çünkü vagonlar (ve özellikle süspansiyonları), taşınacak en ağır yüklerle bu azami seviyeye erişmeyecek şekilde tasarlanıp üretilmiştir.

Aynısı, bağlantı yapısının yol taşımacılığı biriminin kendisi olduğu -örneğin bir yarı römork- olduğu vagonlar için ve genel olarak, genel demiryolu özelliklerine - özellikle demiryolu yuvarlanma tarafından dayatılanlara - rağmen, her ne olursa olsun, herhangi bir yük taşıyıcısı için geçerlidir.

Aslında, taşıyıcı demiryolu yapısının uçları ve tabanı (yük taşıyıcıları ve vagonun diğer parçaları dahil) arasındaki ara yüzün teknik özellikleri en ağır yükler için tasarlanmıştır, yani süspansiyonların en çok sıkıştırıldığı ve yükün ağırlığı altında bükülen eğrilik en iyisidir.

Daha hafif yükler veya taşıyıcı yapıları veya daha hafif yüklenen yük taşıyıcı (lar) bu maksimum düşük seviyeden yararlanamaz; çünkü taşıyıcı demiryolu yapısının tabanının veya yük taşıyıcısının alt seviyesinin düşük seviyesi olabildiğinden daha yüksek olanlar için kurulmuştur. Böylece, yük için mevcut izin verilen yükseklik azalır. Bu nedenle, belirli bir yüksekliğe sahip bir yük ile demiryolu ölçerin sınır değeri aşılabılır. Mevcut yataklı demiryolu yapıları ve yük taşıyıcıları, yüksüz veya hafif yüklü seyahatlerde yüksek oranda cezalandırılır.

Bu buluşun amacı, uç ile düzenekler arasında vagonun en alt kısmı ile toprak arasında en uygun - veya hatta en az - ve pratik olarak sabit bir mesafe temin ederek bu dezavantajları gi-

dermek ve böylece bu mesafeyi etkileyebilecek tüm varyasyonların üstesinden gelmektir. Bu mesafe, bu alçak kısmın formlarından ve demiryolu ölçeriyle ilgili sınırlamalardan kaynaklanan sınırlamaları dikkate alındığında mümkün olan en küçük mesafedir.

- 5 Bunu başarmak için, biri herhangi bir yapı ile uç tertibat arasında en az bir fakat tercihen birkaç kaldırma veya yükseklik dengeleme ara-yüzünü özellikle yüklerdeki eşitsizliklere bağlı değişken değerlere ve vagonun durumuna göre uygular. Bu nedenle, bu yükseklik yönünde adaptasyon esas olarak yükün ağırlığına ve demiryolu tekerleklerinin aşınmasına göre yapılır.
- 10 Dolayısıyla, buluş, her durumda ve tüm taşınan yükler için, demiryolu ölçerin en iyi avantajından - veya hatta tam avantajından - faydalanmasına ve özellikle avantajlı ek alandan faydalanmasına izin verir.

- 15 Bu aynı zamanda, taşıyıcı bir demiryolu yapısı olarak işlev gören, yani iki uç düzeneğin arasındaki bağlantıyı sağlayan taşıyıcı bir yapı söz konusu olduğunda geçerlidir.

EP 0900707 A1 ve EP 0538648 A1 belgeleri, her biri bir yatak platformunu hareket ettirmek için bir cihaz içeren demiryolu vagonlarını açıklar.

- 20 EP 0900707 A1'de, yatak platformunun yüksekliği ara sıra indirilebilecek şekilde, örneğin tünellerin girişinde, bir bağlantı çubukları ve hidrolik silindirler sistemi tarafından değiştirilir.

EP 0538648 A1 dokümanı, iki farklı sabit ve önceden tanımlanmış yükseklik arasında, zemin üzerinde devrilebilen konteynerler veya yarı römorklar için bir yatak platformunu açıklar.

- 25 Buluşa atanan amaçlara, istem 1 'e göre iki sonlu demiryolu haddeleme stok montajlarından oluşan bir nakliye vagonu ile ulaşılmaktadır.

- 30 Buluşun diğer özellikleri ve avantajları, aşağıdaki örneklerde verilen ve bunlara eşlik eden çizimlerle birlikte verilen açıklamada öne çıkacaktır:

- **Şekiller 1 ila 8**, farklı tipte taşıyıcı yapılara sahip, kaldırma ara yüzü olan ve olmayan iki vagonun perspektif görünüşüdür; her durumda - kaldırma sisteminin konumlandırıldığı çevrelenmiş alanın büyütülmesi, **şekil 5 ila 8**, buluşun bir parçası olmayan bir va-

gon tipine karşılık gelir;

• **Şekiller 9 ila 12**, yukardaki iki tip demiryolu hattı yapısında, kesikli ve noktalı çizgilerle temsil edilen, yukarıda belirtilen iki tip demiryolu hattı yapısında, yüksüz bir karayolu yüklemesi arasındaki yüksekliği telafisini gösteren genel açıklayıcı şematik görünüm-
5 lerdir (soldaki rakamlar), ve vagon için aşınmaya bağlı farklılıklar olan maksimum ağırlıkta aynı yol yüküdür (sağdaki rakamlar);

• **Şekil 13**, bir karayolu yük taşıyıcısı, bir konteyner, bir güverte veya başka bir yapı
10 olabilen bir bağlantı yapısı ile birbirine bağlanmış iki demiryolu ucu düzeneği tarafından oluşturulan bir vagonu gösteren şematik bir profil görüntüsüdür;

• **Şekil 14 ila 29**, bir kanca ile sonlandırılan kolları olan bir alma ve taşıma yapısı durumunda, yükseklik telafî arayüzünü oluşturan çeşitli yükseklik ayarlama sistemlerinin
15 (her durumda, iki olası konumu gösteren iki siluet görünümüyle) basit bir gösterimini sağlayan şematik diyagramlardır.

• **Şekil 14 ve 15**, kancanın çapraz kafasında ve kancanın yatak kafasında şimleri olan bir cihazdır;
20

• **Şekil 16 ve 17**, gerilmeleri kabul eden kaldırma tabanlı bir cihazdır;

• **Şekil 18 ve 19**, gerilmeleri kabul etmeyen kaldırma tabanlı bir cihazdır;

• **Şekil 20 ve 21**, bir pim ile sabitlenmiş bir parçası olan bir cihazdır;
25

• **Şekil 22 ve 23**, bir vidalı krikonun bir cihazıdır;

• **Şekil 24 ve 25**, kama bazlı bir cihazdır;
30

• **Şekil 26 ve 27**, slayt bazlı bir cihazdır;

• **Şekil 28 ve 29**, deforme olabilen bir paralelkenar içeren bir cihazdır.

35 Buradaki buluş, demiryolu uç düzenekleri ve bağlantı yapısı arasında doğrudan veya dolaylı olarak bir yük alan bir veya tercihen daha fazla yükseklik dengeleme arabirimi sağlama fikrinden yola çıkmaktadır.

Bu yükseklik dengeleme ara yüzleri, bir kişinin demiryolu ölçerin içine yerleştirilmesine izin vermek ve vagonun bütün şartlarında ve durumlarında yapıyı yükü ile bağlamak için demiryolu uç düzeneklerinin destek parçalarının dikey sapmalarını dengelemeye izin verir.

- 5 Bu yükseklik dengeleme ara yüzleri, bağlantı yapısının veya yük haznesinin, yüklenmesinden önce veya büyük olasılıkla, üst sınırına ulaşılmadan demiryolu ölçerin düşük limitinden en iyi şekilde yararlanabilmesi için ayarlanmasına izin verir.

- 10 Buna göre, vagonun demiryolu uç düzenekleri arasındaki en alçak kısmı, demiryolu mastarının üst sınırı içinde maksimum yararlı hacmi sunarken, demiryolu mastarı açısından izin verilen en düşük seviyede olabilir.

- 15 Uygun bir yüksekliğe yapılan bu ayar, temel olarak, mevcut kapasitenin demiryolu ölçerin düşük sınırına kadar maksimum şekilde kullanılması için, yükün/yüklerin toplam ağırlığına göre yapılır. Uygulamada, her bir yükün yüklenmesinden önce veya vagonun her bir montajı veya kompozisyonundan önce (örneğin, yatak yapısı içinde bir yarı römorkun her montajı veya sökülmesi) ve verilen özelliklerin her bir vagonu için ve yıpranma durumuna göre, bir yapının yükseklik ayarında uygun bir ayarı - örneğin, bağlantı yapısı veya yük haznesi veya yük taşıyıcıları olacaktır.

20

Ağırlık, sürücü veya gönderi yöneticileri tarafından beyan edilebilir veya sistematik tartı ile ölçülebilir.

- 25 İlk olarak - sınırlayıcı olmayan bir örnek olarak - aşağıda açıklanan iki tür bağlantı yapısı vardır. Bunlar, Şekil 1 ila 8'de gösterilen demiryolu yapılarını (basit veya kompozit) alıp taşıyorlar.

- 30 Bu rakamlara istinaden, demiryolu / karayolu çift modlu taşımacılığına yönelik bir vagon (1), bir bağlantı yapısından (2) -örneğin, bağlantı yapısını (2) taşıyan veya alan ve taşıyan demiryolu yapısı- ve öndeki (3) ve arkadaki (4) iki demiryolu yuvarlanma ucu düzeneğinden oluşur. Bu vagon (1), esas olarak, bu durumda, karayolu yükleriyle yüklenebilecek veya yüklenmeyecek olan karayolu taşıtlarını taşımak için - motorlu veya başka şekilde - tasarlanmıştır, ancak buluş, her türlü bağlantı yapısını (2) ele almaktadır.

Demiryolu alma ve bağlantı yapısı (2) farklı tiplerde olabilir ve biri yatak, diğeri alıcı olmak üzere iki montajdan oluşabilir. Sadeleştirme nedenleriyle, başlangıçta yalnızca şematik olarak şekil 1 ila 8'de gösterilen iki türü açıklıyoruz. Açıkça görüldüğü üzere, diğer tipler, bu buluşun kendi kapsamı ve kapsamı ile tamamen örtülmüş olup, bunları otomatik olarak korur.

5

Bağlantı yapısı doğrudan veya dolaylı olarak monte edilir veya doğrudan veya dolaylı olarak, demiryolu uç tertibatlarının bir veya diğerlerine, uçları vasıtasıyla, eklemli veya ayrılabilir bir şekilde veya eklemsiz olarak dayanır.

- 10 Ön (3) ve arka (4) demiryolu uç düzeneği, demiryolu uygulaması için izin verilen özelliklere - mesela vagon üretim alanına göre geleneksel bileşimde olması - uygun haddeleme demiryolu düzenekleridir. Örneğin bir veya iki akslı ön (5) ve arka (6) bojileri, yaylı (9 ve 10) 7 ve 8 gibi süspansiyonları ve kasaya bağlı olarak uç platformları (11 ve 12) ve 13 gibi merkez plakaları ve 14 gibi aks plakaları geleneksel uygun araçlar ve destek, bağlantı veya bağlantı için bir ara
15 yüz ile birlikte çeşitli diğer fonksiyonel parçaları içerirler.

Farklı demiryolu haddeleme uç montaj çeşitleri mümkündür.

- 20 'Demiryolu taşıma yapısı' ile, iki demiryolu uç düzeneği (3 ve 4) arasındaki yükü doğrudan veya dolaylı olarak destekleyen herhangi bir bağlantı yapısını anlamak gerekir.

- Birinci bağlantı yapısı (2) tipi, ilk olarak, her biri üst üste katlanmış uzunlamasına kenarları (15 ve 16) olan yük için bir alım platformu (14) içeren kompozit formda dışa doğru düz bir ağızlığa (17 ve 18) doğru her durumda bir taşıma alanı sağlayacak şekilde şekillerde (1 ila 4)
25 gösterilmektedir. Bağlantı yapısı (2), bir çerçeve oluşturabilen iki bağlantı taşıyan uzunlamasına kirişten (19 ve 20) oluşmaktadır. İlgili düz jantlardan (17 ve 18) biri, bu uzun kirişlerin her birinin üst kenarında yer almaktadır. Bu bağlantı yataklı uzun kirişler (19 ve 20) ön (3) ve arka (4) demiryolu uç düzeneklerini birbirine bağlar. Alıcı platformu (14), yüklerin yerleştirildiği ya da üzerine yerleştirildiği birkaç kirişten oluşan ya da oluşturulmuş bir tabana (21) -
30 örneğin bir karayolu taşıma yükü- sahip olan yük (ler) için bir haznedir. Bu hazne, yükü/yükleri taşıyan ara yapı olarak işlev görür.

Bu alım platformunun (14) bileşimi daha da basit olabilir. Aslında, altta, çerçeve tipi bir alt destekleyen iki uzun kirişten inşa edilmiş basit bir alıcı form olabilir.

Bu tip alma ve taşıma yapısı, tercihen yükün dikey konumlandırılması ve indirilmesi ile yüklenir, ardından varış noktasına varışta boşaltma sırasında kaldırılır.

Tabii ki, başka uygulama örnekleri de mümkündür.

5

Şekil 5 ila 8, bir örnek olarak, bir başka bağlantı yapısını (2) göstermektedir. Bu, iki yan parçanın (23 ve 24) bir tabana (25) bitişik olduğu bir alıcı ve taşıyıcı demiryolu yapısıdır (22). Bu yan parçaların (23 ve 24) her biri, yatak demiryolu yapısının uçlarının her birinde, kancaform uçlarıyla (28 ve 29) uzatılmış iki kolla (26 ve 27) sonlandırılmıştır. Kanca biçimli uç kısımlar (28 ve 29), uç platformların (11 ve 12) yatak kafaları (30 ve 31) gibi ek parçalara veya konfigürasyonlara yataklı demiryolu yapısının (22) demiryolu yuvarlanma ucu düzeneklerinden (3 ve 4) basit ve hızlı bir şekilde ayrılmasını sağlayarak sabitlenir,

10

Buluşa göre, en az bir arayüz - örneğin iki veya dört arayüz - yükleri taşıyan bir bağlantı yapısı (2) ile bir veya her bir uç düzenneği arasında veya bağlantı yapısı (2) ile yükleri taşıyan ara yapı arasında yüksek oranda dengeleme ve ayarlama için sağlanmıştır. Bu arayüz veya bu arayüzler (32), yükten ve vagonun kaynaklanan değişikliklerden bağımsız olarak uç düzenekleri (3 ve 4) arasındaki vagonun en alt kısmında sabit veya pratik olarak sabit bir seviyenin sağlanmasına izin verir.

20

Birinci bağlama yapısı tipi için, birleştirme yapısı ile yükleri taşıyan ara yapı arasında bir veya daha fazla telafi arayüzü (32) konumlandırılmıştır.

İkinci tip bağlantı yapısı için, yani kanca ile sonlandırılan yan parçalarla (23 ve 24), her bir kancada, kancanın çapraz kısmının alt kısmı (28 veya 29) ile uç takımların desteklerinin karşılık gelen yatak başı (30 ve 31) arasında bir yükseklik ayarı yapmak için bir arayüz (32) bulunmaktadır.

25

Vakaya bağlı olarak, vagonun yükseklik telafisi için iki veya dört ara yüzü (32) vardır, bunların bağlantı yapısının (2) her bir ucunda en az bir tane vardır.

30

Herhangi bir kişi, buluş tarafından çözülen sorunu, Şekiller 9 ila 12'ye değinerek daha iyi anlayacaktır.

Soldaki figürler (9 ve 11), yeni vagon tekerlekleri durumunda, iki tip için hafif veya sıfır bir karayolu taşıma yükü taşıırken vagonun sonunu (örneğin, boş bir yarı römork) yani mümkün olan en büyük çapı göstermektedir. Süspansiyonların yayları hafifçe sıkıştırılmıştır.

- 5 Biri ölçerin dibe doğru en fazla avantajını sağlar, çünkü taşıyıcı vagon düzeneğinin tabanının mümkün olduğu kadar alçalması için kendisinin vagon yapım özelliklerine (özellikle süspansiyonları) alt yan köşelerinde (33 ve 34) alt biçimlerini, eğik bir düzlemle (35 ve 36) kesilmiş veya daha fazla ya da daha az göze çarpan örnek olarak gösterilen iki türü göz önüne alarak izin verilebilir. Bu durumda, bir kişi - örneğin - demiryolu ölçerin üst ve alt sınırları içinde
- 10 maksimum yüksekliğe sahip boş bir yarı römork yükleyebilir.

- Arabirimin (32) bir çarpı ile üst üste yerleştirilmiş bir kareyle temsil edildiği, şekiller (10 ve 12) ile gösterilen buluşa ait çözüm sayesinde, bunlardan biri, yani, süspansiyonların ve aşınmış vagon tekerleğinin sıkışmasına neden olan yüklü bir yarı treyler. en olumsuz senaryoda bile,
- 15 bu seviyeyi mümkün olduğu kadar düşük tutar. Süspansiyonlar sıkıştırılmıştır, çünkü (aynı yapı özelliklerine sahip bir vagon ile) dolu olan yarı römork tarafından gerilmişlerdir; bu, demiryolu ölçerin alt sınırının altında bir sıkıştırma ile sonuçlanacaktır, bu da aşılmaması gereken bir sınırdır. Bununla birlikte, arayüze veya arayüzlere (32) göre, buluşa göre, ulaşılabilir olan düşük seviye arttırılmıştır.

20

Taşıyıcı demiryolu yapısının ve tabanının üst jantları, iki durumda, oldukça farklı olan yükleme ağırlıklarıyla aynı seviyededir. Bu, resimlerde çift ok ile işaretlenmiştir.

- Biri, bu durumda, bağlantı yapısının (örneğin, alıcı ve taşıyıcı demiryolu yapısının) tabanının,
- 25 raylar tarafından tanımlanan düzlem ile tamamen aynı seviyede olduğunu fark eder. Bağlayıcı yatak uzun kirişleri (19 ve 20) ve uç platformları, süspansiyon yaylarının sıkıştırılması ve tekerleklerin uç profil modifikasyonu ile azaltılır. Gösterilen yarı römork yüklenir ve en üstte ya da en altında aşmadan demiryolu ölçeri tamamen kullanır.

- 30 Taşıyıcı demiryolu bağlantı yapısı (2), bir yük taşıyıcı yapısından veya doğrudan sabit veya çıkarılabilir şekilde monte edilmiş olan veya iki döner demiryolu uç düzeneği arasına bir ara destek vasıtasıyla monte edilmiş bir veya daha fazla yük taşıyıcıdan oluşabilir (3 ve 4).

Yük taşıyıcıları yapısı veya bir veya daha fazla yük taşıyıcısı ile, her türden yapıyı kastediyo-

ruz, yani genel yük yükünü barındırabilecek en çeşitli yapılar veya özel teknik veya kırılğan yükler veya özel önlemler gerektiren yükler; bir vagon oluşturmak ve tanımlarını yük taşıyıcı yapılar olarak veya sadece yük taşıyıcıları olarak tutmak için yüksüz olarak kullanılmalıdır.

5 Bu bağlamda, konteyner, seyyar kasa, sökülebilir güverte veya platform, yol şasi 'gibi karayolu taşıtları için kullanılan tüm karayolu yük taşıyıcıları ve ayrıca tekneler, gemiler ve uçaklar tarafından taşınan en çeşitli yapılardan, römork veya yarı römork gibi motor tahrikli veya başka yollarla çekilmiş araçlardan söz edilebilir.

10 Demiryolu uç düzenekleri arasında demiryolu bağlantı yapıları olarak kullanılan bu taşıyıcı yapılar, elbette, çekme kuvvetlerini iletebilmek için, demiryolu işlevleri için gerekli teknik özelliklere sahip olmalıdır. Böyle bir durum söz konusu değilse, amaç için yeterli güçte ek bir sağlam bağlantı yapısı sağlanmalıdır. Bu bağlantı yapısı, yük taşıyıcıları olabilir veya bunları taşıyabilir.

15

Şekil 13'te, her zaman genel olarak yük taşıyıcı (lar) olarak belirtilen bir yükü taşıyabilen bir geçici yapıyla birbirine bağlanmış iki yuvarlanan demiryolu uç düzeneğinden (3 ve 4) oluşan bir vagonun (37) mümkün olduğu kadar genel olabilmek için, yalnızca konturu gösterilen yükü taşıyor olsalar bile şematik bir görünümü vardır.

20

Yük taşıyıcı (lar) ının (37) şasi veya alt yapısal elemanları, yatak demiryolu bağlantı yapısının rolünü oynar. Yükseklik dengeleme arayüzleri, döner demiryolu uç tertibatlarının uç platformları ve bu yük taşıyıcılarının karşısındaki parçalar arasında bulunur.

25 Bu yük taşıyıcıların mekanik yapısal mukavemetinin çekme kuvvetlerine dayanmadığı da olabilir. Bu durumda, çekiş kuvvetlerini ve dinamik gerilmeleri yuvarlanmadan, risk almadan iletmek için yeterli dayanıma sahip bir ara bağlantı desteği sağlanmalıdır.

30 Bu nedenle, bunların birbirlerinden sabit bir mesafede tutulması için demiryolu uç takımları arasında basit bir mekanik bağlantıya ihtiyaç duyulabilir. Bu durumda, bu tip bir mekanik bağlantının çekiş kuvvetlerini iletmesine gerek yoktur.

Buluşa göre yükseklik telafisi ve ayarlama arayüzü ile, taşıyıcı yapı için, yüke bakılmaksızın, mümkün olan en düşük seviyede, demiryolu ölçerin uyguladığı alt sınırı aşmadan, pratik ola-

rak sabit bir seviyeye ulaşmak için gerekli olan yüksekliğe uygun adaptasyona izin veren genel bir araç anlaşılmalıdır.

5 Bu yükseklik bilgili kompanzasyon ve ayarlama arayüzü, alıcı demiryolu yapısı ile dayandığı destek elemanı veya bağlantı çerçevesi veya uç platformlar arasına yerleştirilir.

10 Bu dengeleme sistemi, uç düzeneklerinde veya yük altında veya yük veya alıcı yapı uç platformlarda veya yatak çerçevesinde durmadan önce yük haznesinin altında ayarlanır veya dinlenir. Bu nedenle, enerjiye sahip olmak gerekli değildir, çünkü telafinin uygulaması vagon açıkken veya alım yapısından bağımsız olarak gerçekleştirilir.

15 Genel işlevi taşınacak yükün ağırlığına göre, esasen taşınacak yükün ağırlığına uygun olarak, aynı zamanda vagonun yüklenmesi ve yıpranmasından dolayı deformasyon özelliklerinden uç platformların veya demiryolu alt düzeneklerinden yük altında en düşük yüksekliğin ayarlanması veya yer değiştirmesidir.

Bu, farklı tabiatlarda olabilir ve farklı biçimlerde olabilir.

20 Bir destek ve kaldırma sistemi veya bir ayırıcı veya çeşitli genliklere yükseltmek için herhangi bir cihaz, örneğin sürekli veya kademeli bir şekilde olabilir, örneğin kalınlıktaki birkaç bileşenin istiflenmesini içeren şim bazlı kompozit yerleştirme sistemi olabilir, veya cam tabanlı bir sistem veya başka bir eşdeğer sistem gibi değişken tabanlı bir kalınlıkta değişken kalınlık sistemi veya bir taban içindeki hareketli bir parça veya şişirilebilir bir bileşen veya pnömatik veya hidrolik körükler, vidalı bir krika, raf veya (genel olarak) bir montaj seviyesinde diğeri-
25 ne göre veya iki yüzey arasında veya herhangi bir ayırma sistemine göre değişiklik gösteren herhangi bir araç veya cihaz.

30 Aşağıda açıklayıcı olarak açıklanmadan, şekiller 5 ila 12'deki rulman demiryolu yapısının kanca biçimindeki uçlarına uygulanan birkaç örneği temsil eden, Şekil 14 ila 29'a referansla, bu sistemin farklı varyantları açıklanmaktadır. Açıkçası, başvurular her türlü taşıyıcı demiryolu yapısını kapsamaktadır.

Bu şekiller, yükseklik ayarlama arayüzünü oluşturan en çeşitli destek ve kaldırma araçlarını göstermektedir. Bu sistemler manuel olarak veya uzaktan çalıştırılabilir, operatör kontrollü

veya otomatik olabilir ve ayrı ayrı kontrol edilebilir veya merkezi olarak kontrol edilebilir.

Dolayısıyla, basit bir şekilde açıklanan aşağıdaki örnekleri görebilirsiniz.

5 Şekiller 14 ve 15'te, bir destek ve kaldırma sistemi, değişken kalınlıkta bir altlık oluşturmak üzere üst üste bindirilmiş veya çıkarılmış olan çıkarılabilir kalınlık bölümlerinden bir istif (38)'den oluşur. Biri, bir veya diğer kalınlık kısmını yerleştirerek veya çıkararak yüksekliği değiştirir. Bu istif (38), ilave yatak kafasının contasına veya bu kafanın altına yerleştirilmiştir.

10 Bu sistem, şekil 4 ve 8'de örnek olarak alınan, dayanma kenarı ile uzun kirişlerin uçları arasında ve kanca ile karşılık gelen yatak başı arasında kendi konumunu gördüğünüz sistemdir.

Şekiller 16 ve 17, baskıya dayanan bir kolu temelli cihazı (39) göstermektedir; bu kol temelli sistem, kancaya veya yatak kafasına yerleştirilmiştir. Kol, dönme ve bir yatak kızağının etrafına eklenerek monte edilir. Birkaç hareketsizleştirme pozisyonuna, örneğin sondajların içine sıkıştırılarak ulaşılır. Sistem vagon açıkken ayarlanır.

Şekil 18 ve 19, gerilmeleri kabul etmeyen kaldırma tabanlı bir cihazı (40) gösterirler. Kol (40), ya kanca biçimindeki uçta ya da yatak başı üzerinde tutturularak hareketsiz hale getirilmiş bir yükseklikte konumlandırma parçasını (41) çalıştırır.

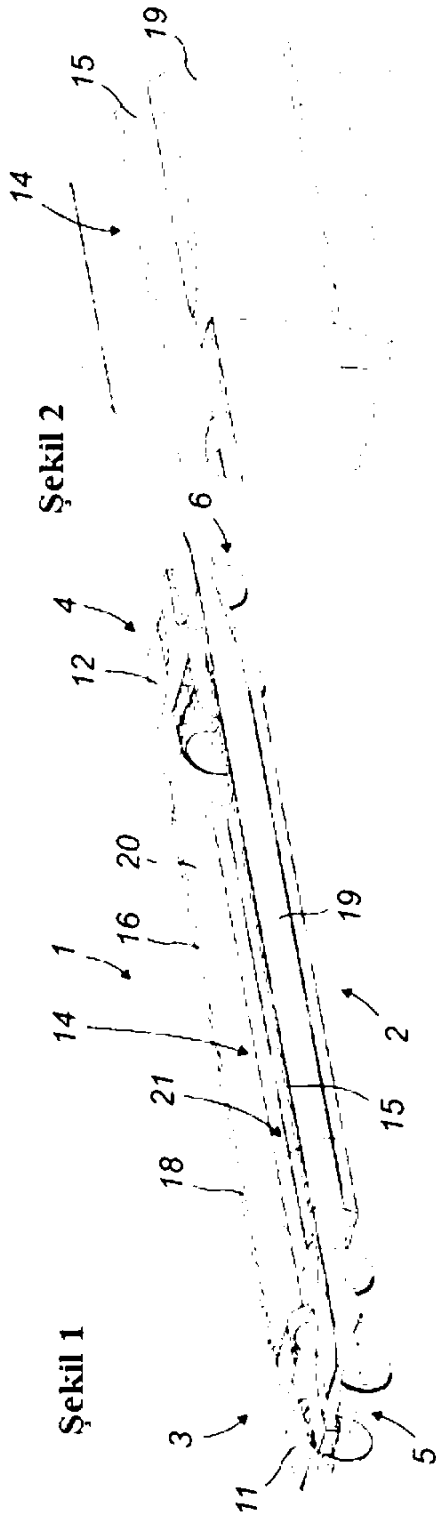
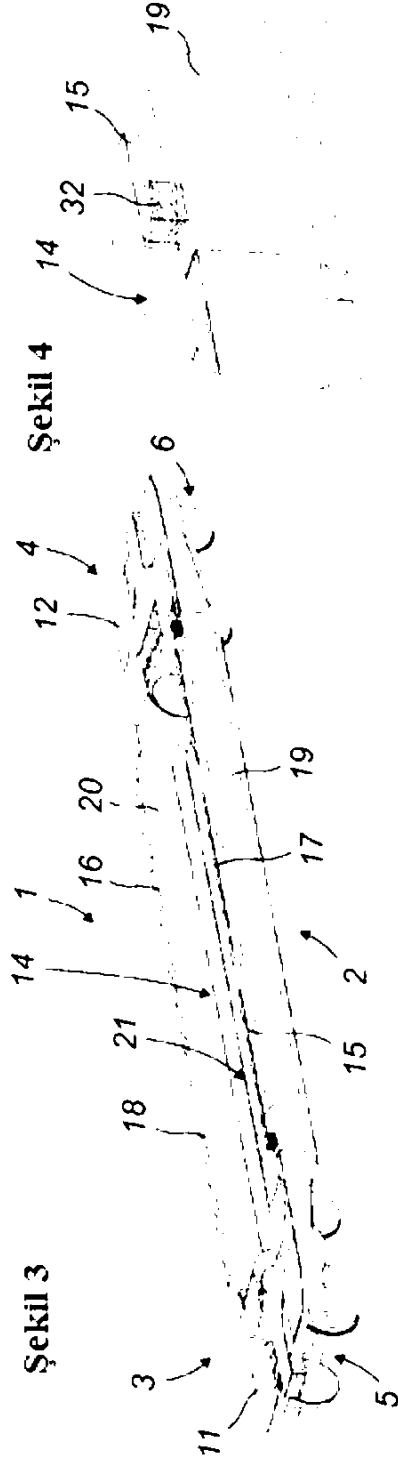
Şekil 20 ve 21, farklı seviyelerde bir dizi sondajın (43) birine sokulan bir pim ile sabitlenen bir yatak parçası bazlı sistemi (42) göstermektedir.

25 Şekil 22 ve 23, başka bir sistemin bir şematik gösterimidir, çünkü ya kancaya veya yatak kafasına yerleştirilmiş olan bir vidalı kriko (44) göstermektedir.

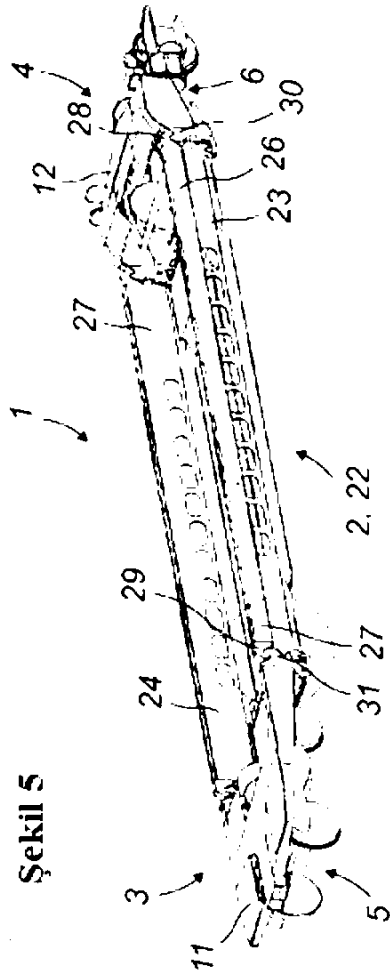
Aşağıdaki resimler, sırasıyla aşağıdaki konumlarda farklı cihazları göstermektedir:

- Şekil 24 ve 25, kama tipi eğimli bir rampanın (45) üzerinde hareketli bir parçası olan bir sistemi göstermektedir;
- Şekil 26 ve 27, bir sürgü (46) kullanan bir sistemi göstermektedir;
- Şekil 28 ve 29, bir paralelkenar (47) vasıtasıyla bağlantısı olan bir sistemi göstermektedir.

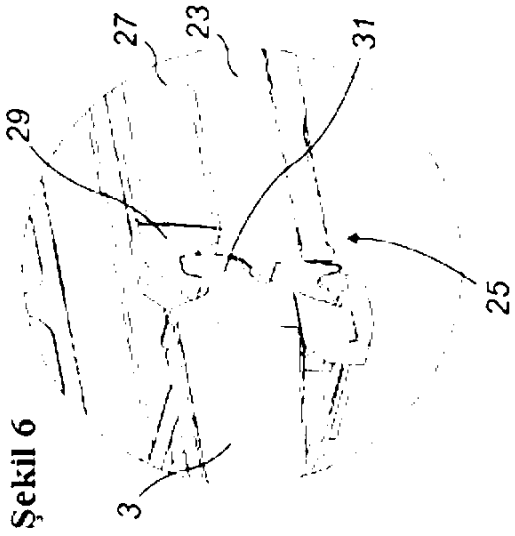
Açıkçası, değışken kalınlık ya da ayrılmanın aynı genel fonksiyonunu yerine getiren başka sistemler de mümkündür ve hepsi bu buluşun kapsamı dahilindedir. Açıkçası, değışken kalınlık ya da ayrılmanın aynı genel fonksiyonunu yerine getiren başka sistemler de mümkündür ve hepsi bu buluşun kapsamı dahilindedir.



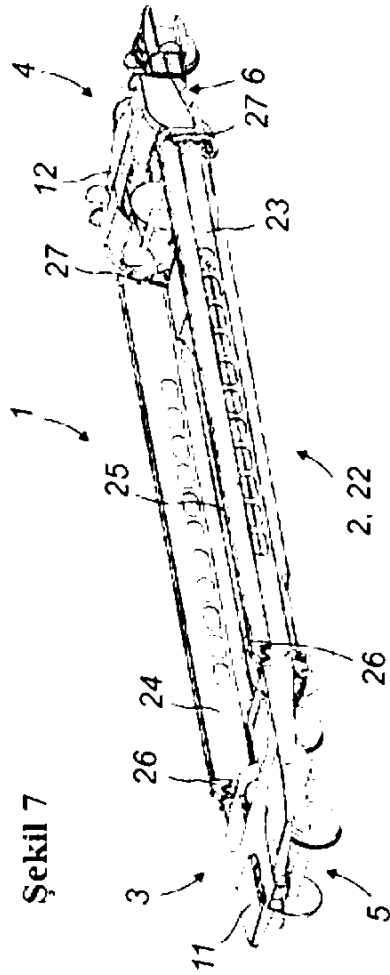
Şekil 5



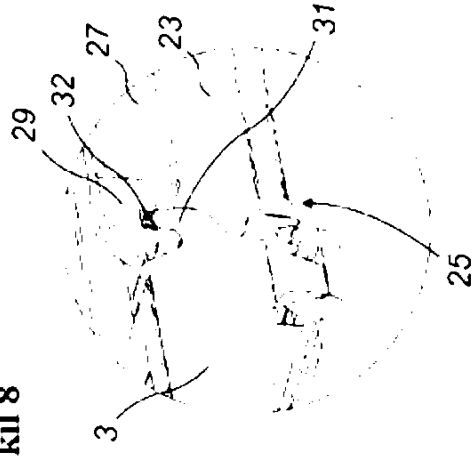
Şekil 6



Şekil 7

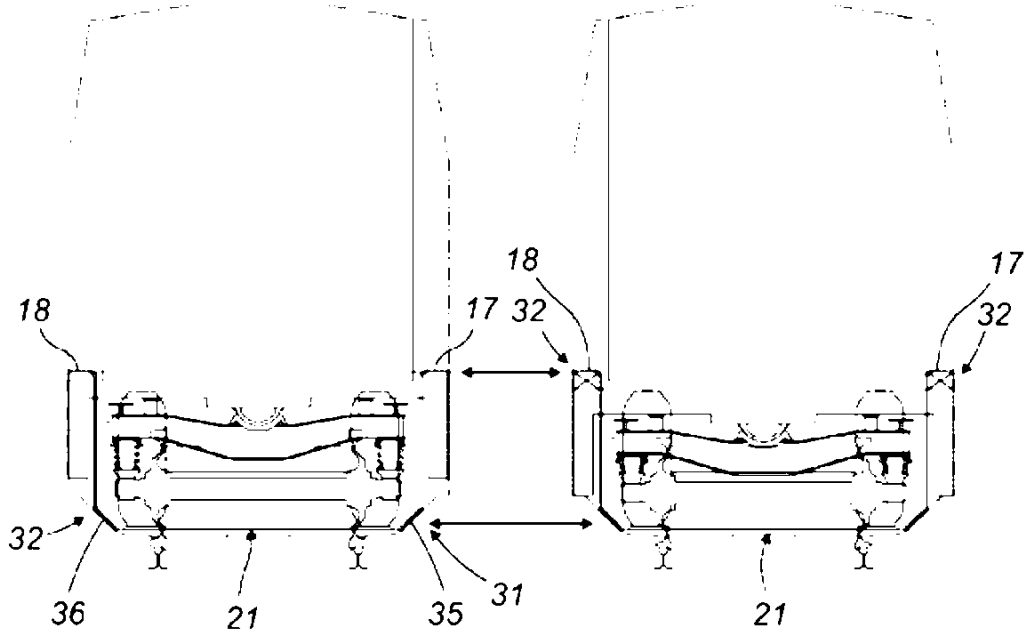


Şekil 8



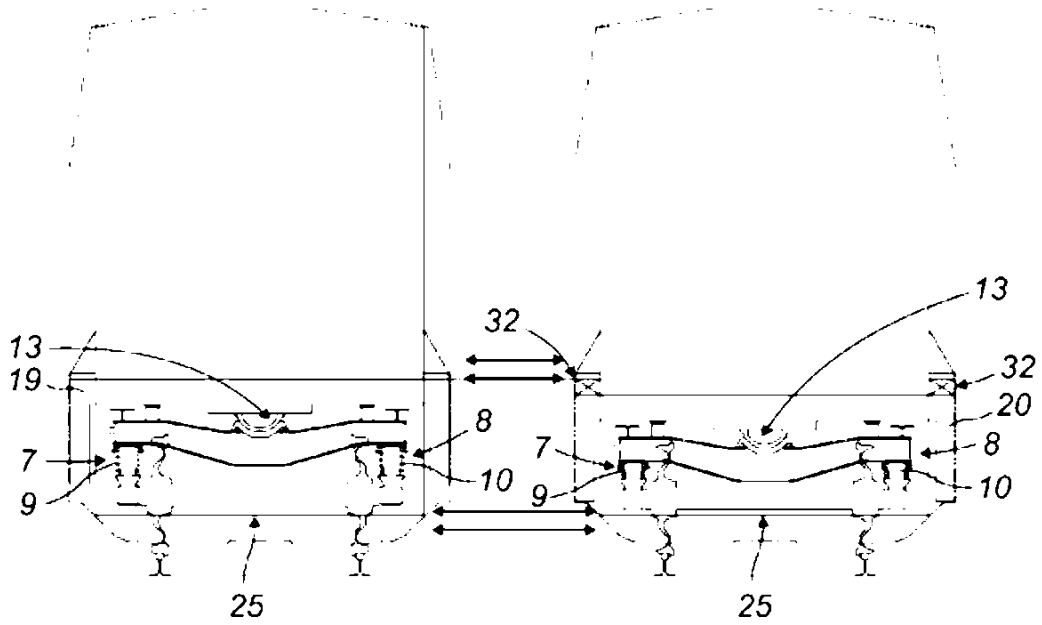
Şekil 9

Şekil 10

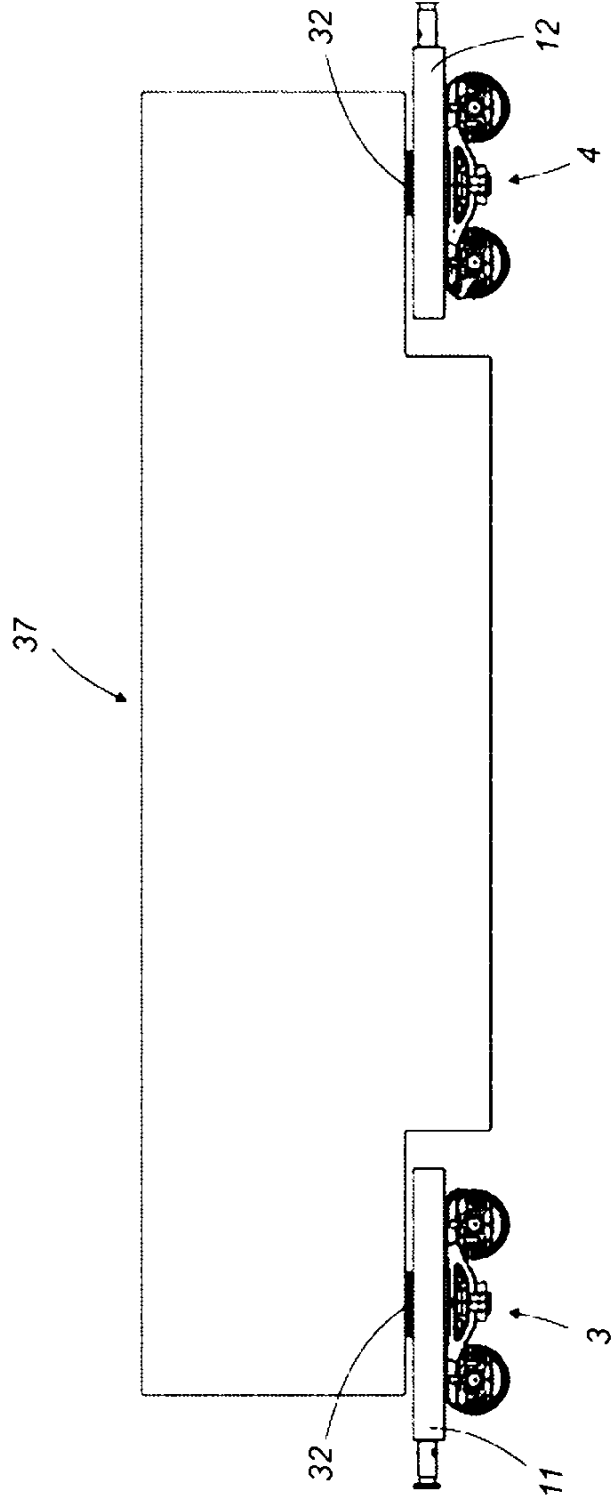


Şekil 11

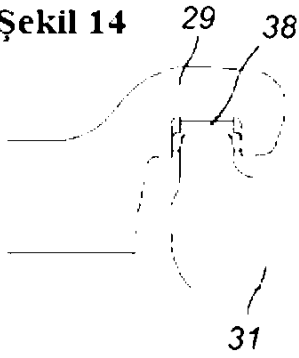
Şekil 12



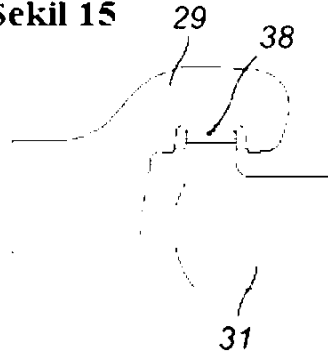
Şekil 13



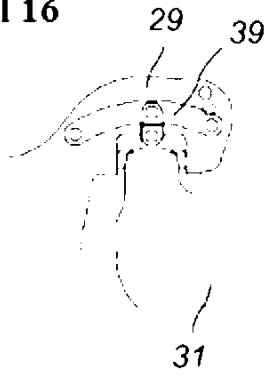
Şekil 14



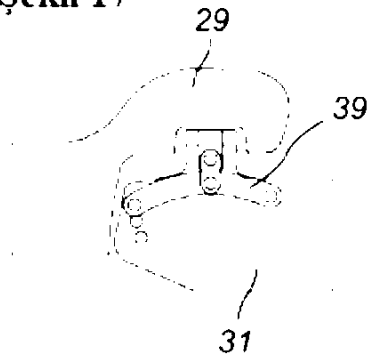
Şekil 15



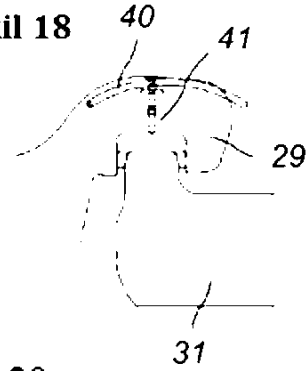
Şekil 16



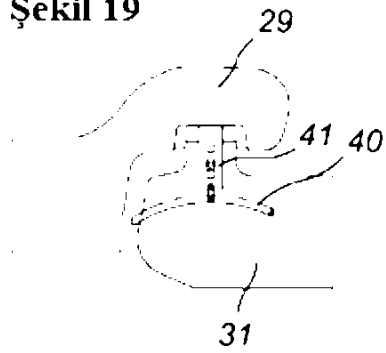
Şekil 17



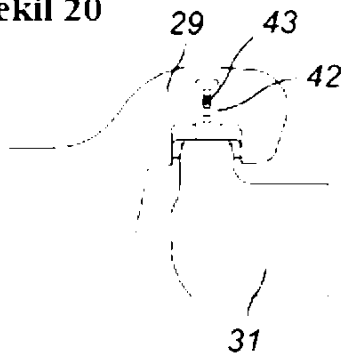
Şekil 18



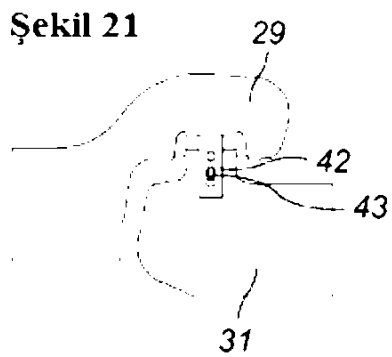
Şekil 19



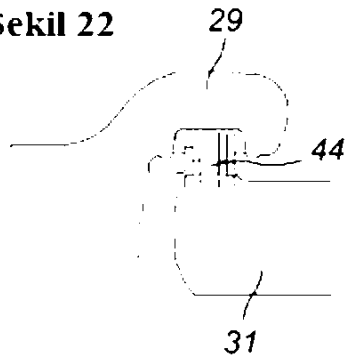
Şekil 20



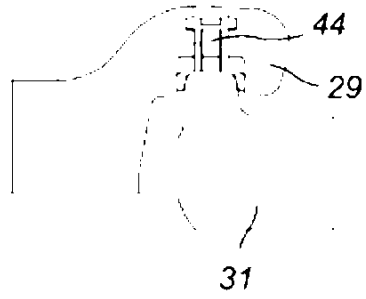
Şekil 21



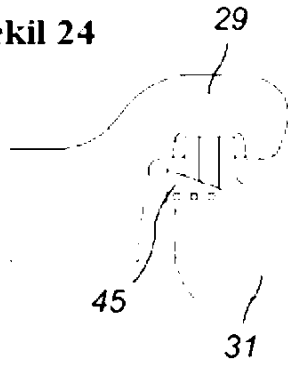
Şekil 22



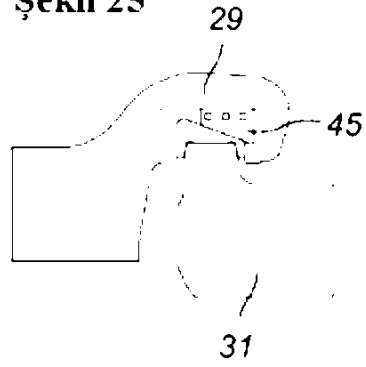
Şekil 23



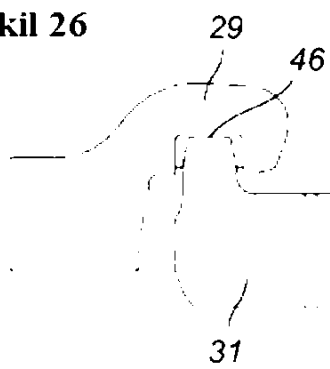
Şekil 24



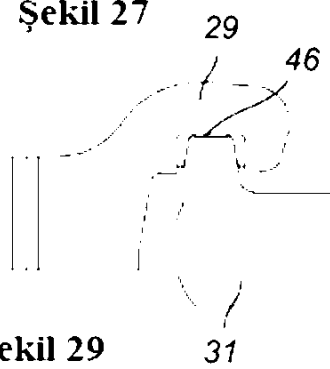
Şekil 25



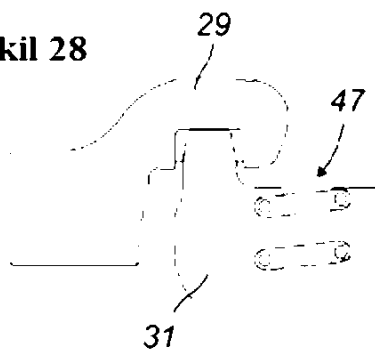
Şekil 26



Şekil 27



Şekil 28



Şekil 29

