

SIGNALBOLAGET - STOCKHOLM

Mekanisk och elektrisk signalmateriell för järnvägar från
A.-B. VÄXLAR OCH SIGNALER (AVOS) - - - ALLM. TELEFON-A.-B. L. M. ERICSSON
ÖREBRO STOCKHOLM

VI b₁
(Febr. 1923).

ELEKTRISK VÄXEL- OCH SPÅRSPÄRR- DRIVANORDNING.

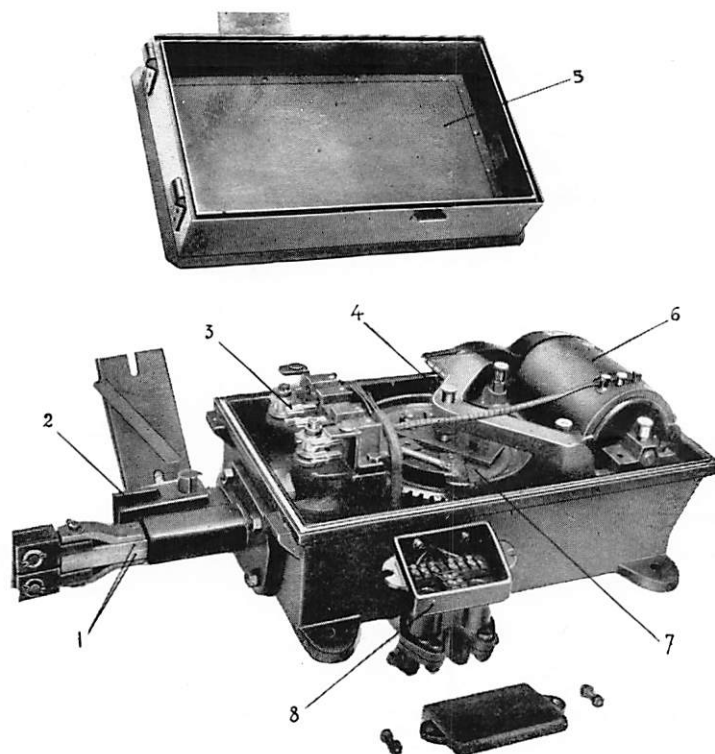


Bild 1.
Drivanordning typ VDR 2.

Elektr. växel- och spårspärdrivanordning utföres i två typer, nämligen VDR 1 för växel utan tungkontroll och för spårspärr samt VDR 2 för växel med tungkontroll. Sistnämnda typ användes i regel för motväxlar i tågvägar.

SIGNALBOLAGET - STOCKHOLM

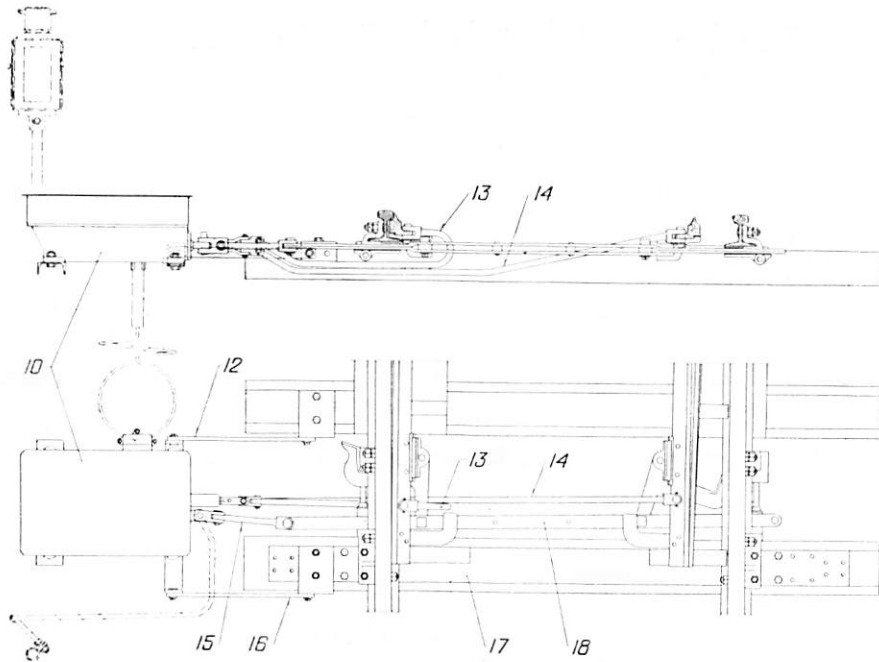


Bild 2.

10, drivanordning typ VDR 2 vid enkel växel med haklås.

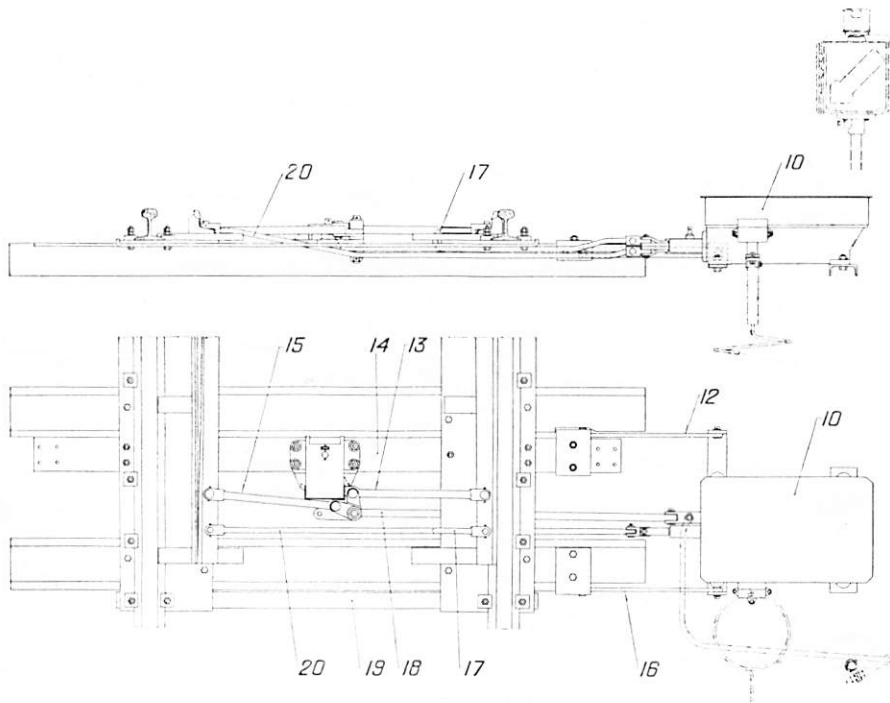


Bild 3.

10, drivanordning typ VDR 2 vid enkel växel med länklås.

SIGNALBOLAGET - STOCKHOLM

Drivmekanismen är innesluten i en gjutjärnslåda, som övertäckes med ett kraftigt lock 5, bild 1, av durkplåt. Drivkraften erhålles av en 0,6 hkr. seriemotor 6, som normalt utföres för 130 volts likström, och överföres medelst en kuggghjulsutväxling 4 till växelns dragstång, vilken anslutes till drivanordningens dragstång i klykan 2. Slaglängden i dragstången är 250 mm. och omläggningstiden för växeln uppgår till c:a 2 sek., varvid motorn gör 80 varv.

Till skydd för motorn är kuggghjulsutväxlingen försedd med en friktionskoppling 7, som även skyddar drivanordningen mot skador vid eventuell växeluppkörning.

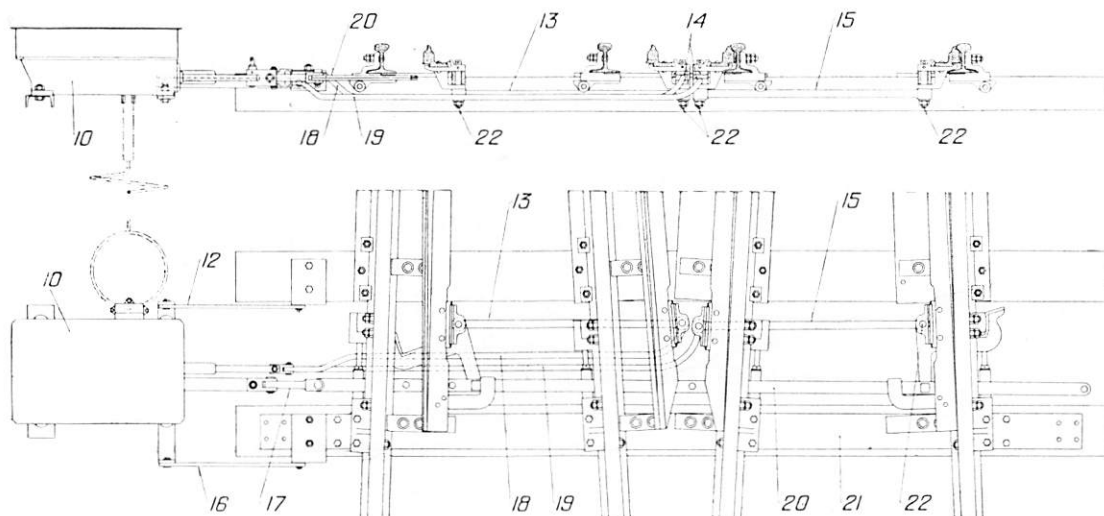


Bild 4.

10, drivanordning typ VDR 2 vid dubbel korsningsväxel med haklås.

I förbindelse med en å friktionskopplingen anordnad styrskiva finnes en kontaktanordning 3, medelst vilken den erforderliga strömmen tillföres motorn och som vid växel- resp. spårspärromläggningen dels omkopplar motorn för motsatt rörelseriktning, dels omedelbart före ändlägets uppnående automatiskt bryter strömmen. För att förebygga kontaktavbrott på grund av frostbildning eller annan beläggning å kontaktytorna utgöres kontaktanordningen av knivkontakter.

Växeldrivanordning med tungkontroll (typ VDR 2) är försedd med tvenne kontrollstänger 1, vilka medelst förbindelsestänger äro anslutna till växeltungorna (se bilder 2—4) och i drivanordningen påverka kontaktanordningen 3, så att den genom kontrollmagneterna å växelställaren i ställverket gående strömkretsen ej kan slutas med mindre än att växelns tungor intaga riktiga ändlägen.

Å sin ena sida är drivanordningen försedd med en box 8, bild 1, med fasta kopplingsklämmor för kabelanslutningen, och kan nämnda box efter behov utföras för an-

SIGNALBOLAGET - STOCKHOLM

slutning av 1, 2 eller 3 kablar. Antalet kopplingsklämmor i boxen är för de olika typerna resp. 5, 9 och 10.

Om så erfordras, kan växel resp. spårspärr med elektrisk drivanordning omläggas för hand medelst en vev, som tillkopplas drivanordningen.

Drivanordning typ VDR 1 användes även till manöversignaler.

Fundament till elektr. växel- och spårspärrdrivanordning utgöres av ett U-järn, som medelst tvenne plattjärn anslutas till växeln eller spårspärren såsom bilder 2—4 och 6 utvisa. Drag- och förbindelsestänger utföras av rundjärn.

Vid förfrågan angives följande:

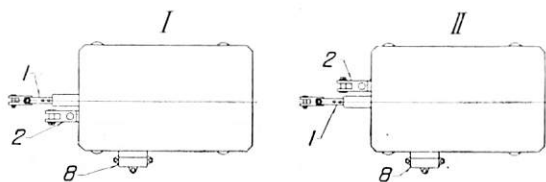


Bild 5.

Dragstångens läge å växel- och spårspärrdrivanordning.

I, dragstången närmast kabelboxen.

II, „ „ längst från „

- 1) önskad typ å drivanordning;
- 2) huruvida kabelboxen skall vara anordnad för anslutning av 1, 2 eller 3 kablar; samt
- 3) huruvida drivanordningen skall anslutas till enkel eller enkel resp. dubbel korsningsväxel med hak- eller länklås, till spårspärr eller till manöversignal.

För leverans erfordras dessutom uppgift på läge å dragstången 2 i anslutning till skisser I och II, bild 5.

Växel- och spårspärrdrivanordning levereras svartlackerad samt fundament och anslutningsdelar grundstrukna med god oljefärg.

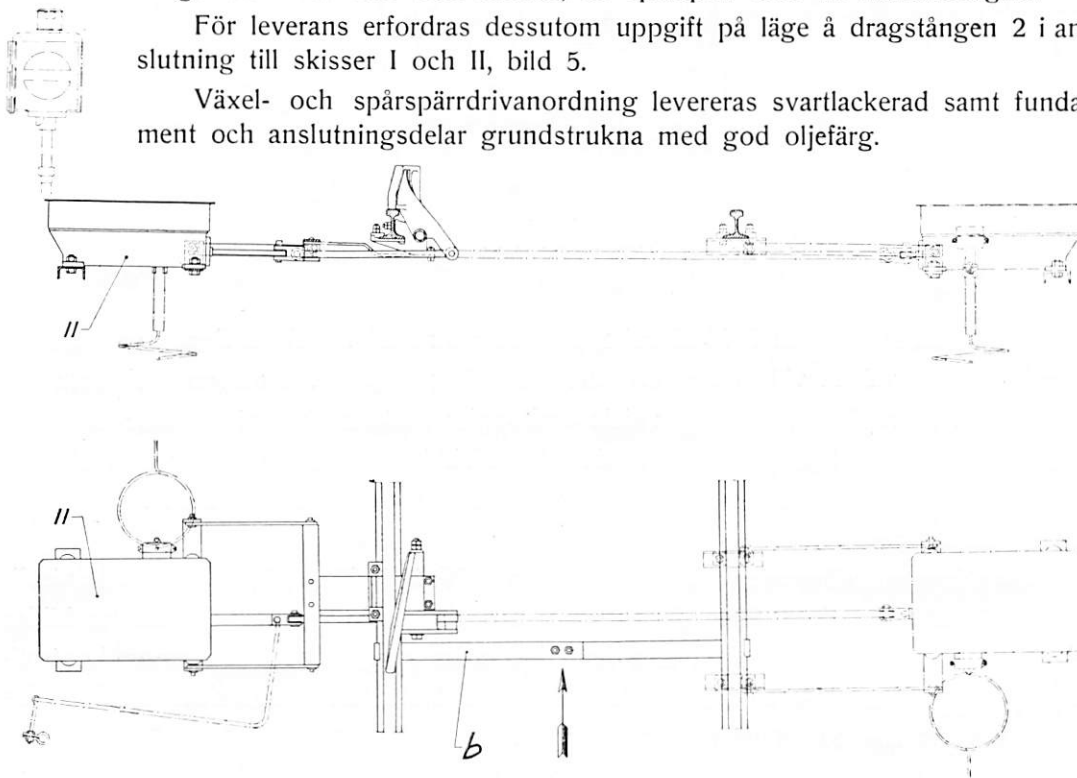


Bild 6.

II, drivanordning typ VDR 1 vid spårspärr.