

15 października 1927 r.

URZĄD PATENTOWY



B67g 3702

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIIS PATENTOWY

Nr 6203.

Kl. 20 e 13.

Knorr-Bremse Aktiengesellschaft
(Berlin, Niemcy).

Sprzęg do wagonów.

Zgłoszono 5 lipca 1924 r.
Udzielono 2 listopada 1926 r.

Wynalazek dotyczy urządzeń sprzęgów do wagonów kolejowych, zaopatrzonych w samoczynny sprzęg zaciskowy. Sprzęg niniejszy przedstawia połączenie głowicy samoczynnego sprzęgu zaciskowego z hakiem podobnym do haków pociągowych, używanych w sprzęgach śrubowych. Wynalazek stosuje ponadto urządzenie, mające za zadanie utrzymywać samoczynną głowicę sprzęgu w położeniu roboczym lub sprowadzić ją do tego położenia podczas pracy sprzęgu samoczynnego.

Na załączonym rysunku fig. 1 przedstawia sprzęg w widoku z góry z ogniwnem założonym na hak pociągowy; fig. 2 — ten sam widok w większej skali, częściowo w przekroju; fig. 3 — przekrój inną płaszczyzną poziomą z głowicą sprzęgu w położeniu środkowym; fig. 4 — sprzęg w wi-

doku z boku, częściowo w przekroju; fig. 5 — sprzęg w przekroju pionowym według linii A—A na fig. 3; fig. 6 — przekrój urządzenia utrzymującego sprzęg w położeniu środkowym.

Cyfra 1 oznacza znaną głowicę samoczynnego sprzęgu z trzonem 2 osadzonym na czopie 3, który łączy go w znany sposób z urządzeniem zderzakowo-pociągowym 4 podwozia. Nad trzonem 2 jest umieszczona obracająca się również około czopa 3 płyta 5 (fig. 3) z wykrojami dla zaoszczędzenia materiału, do której jest przymocowany hak 6, wystający z boku poza trzon 2. Zarówno głowica 1 jak i hak 6 są umieszczone w połączonej z wózkiem pochwie 7, która ogranicza ruch boczny głowicy 1. Ruch boczny haka 6 w kierunku głowicy 1 ogranicza płyta 5, posiada-

jąca w miejscu, gdzie ją chwyta hak, usztywnienie w kształcie żebra 8 (fig. 3). Wygięty ku dołowi występ 9 (fig. 3 i 4) u brzegu płyty 5 przylega do boku trzonu 2 i służy do chwytania płyty 5, w chwili gdy głowica 1 zostanie odrzucona — z położenia środkowego, które odpowiada położeniu roboczemu sprzęgu samoczynnego — nabok o tyle, o ile zezwala pochwa 7, dzięki czemu hak 6 zajmuje położenie środkowe, umożliwiające założenie nań ogniwa sąsiedniego wagonu.

Urządzenie odstawiające, usiłujące utrzymać głowicę 1 sprzęgu w położeniu roboczym uwidoczniło w przekroju na fig. 5 i 6. W dolnej części pochwy 7 mieści się gniazdo 10 (fig. 6) w kształcie skrzynki, zawierające mocną sprężynę 11, która opiera się końcami o występy 12 skrzynki 10 i o pionowe słupki 13 i 14, przesuwalnej poprzecznie w skrzynce 10, ramy 15, połączonej przegubem 16 z dźwignią ręczną 17, sięgającą końcem 18 w wykrój 19 suwaka 20, ślizgającego się pionowo w prowadnicy ramy 15. W położeniu przedstawionem na fig. 5 suwak 20 sięga swą przecznicą górną 22 w żłobek 21 ramy 15 i zostaje w tem położeniu utrzymany zapomocą umieszczonego wyżej trzonu 2 przerzuconej w położenie boczne głowicy 1. W ramie 15 (fig. 5) jest umieszczony i skierowany w górę oporek 23, ślizgający się w podłużnym żłobku podstawy pochwy 7. Rama 15 posiada u góry boczne listwy prowadnicze 25, któremi ślizga się w żłobkach 26 pochwy 7 tak, że górna strona ramy 15 i wewnętrzna płaszczyzna, dolna ściana pochwy 7 leżą w tej samej płaszczyźnie, po której przy ruchu bocznym ślizga się trzon 2 głowicy 1 (fig. 4). Jeżeli głowica 1 przejdzie z bocznego położenia w środkowe, to wówczas przylega ona do oporka 23. Ciężar dźwigni 17 przesuwają suwak 20 do góry tak, że głowica 2 zostaje zamknięta z bardzo małym luzem pomiędzy suwakiem 20 i oporkiem 23. Każdy

boczny ruch trzonu 2, wychodzący poza granicę drobnego luzu, przenosi się za pośrednictwem oporka 23 lub suwaka 20 na ramę 15, wskutek tego jedna lub druga część boczna 13 lub 14 ramy 15 przyciska sprężynę 11 do jednego z występow 12 skrzynki 10 i napina ją. Przy ustaniu ścisnącej ją siły sprężyna sprowadza samodzielnie głowicę sprzęgu do położenia środkowego.

Jeżeli dwa pojazdy, zaopatrzone w samoczynny sprzęg, są ze sobą połączone, to części sprzęgu każdego pojazdu znajdują się wówczas w położeniu przedstawionem na fig. 3. Głowica sprzęgu jest zaczepiona, zaś haki pociągowe sprzęgu śrubowego pochylone w bok. Trzon 2 każdej głowicy sprzęgu 1 znajduje się pomiędzy częścią 22 suwaka 20 i oporkiem 23. Każde przesunięcie się trzonu sprzęgowego z położenia środkowego wywołuje przesunięcie się boczne ramy 15, co powoduje ściśnięcie sprężyny 11, ponieważ może ona przemieszczać się śladem ruchu trzonu tylko na tej stronie, na której odbywa się przesunięcie, zaś na stronie w kierunku której ma miejsce to boczne przesunięcie zostaje ta sprężyna zatrzymywana zapomocą występow 12. Kiedy więc ustaje działanie siły, która wycisnęła sprzęg z położenia środkowego, przestawianie części 15, posiadającej kształt ramy, do położenia pierwotnego odbywa się zapomocą sprężyny, przy pomocy zaś oporków 23 względnie 22, poruszających się z tą częścią, odbywa się przestawienie z położenia pierwotnego do położenia środkowego głowicy sprzęgu z trzonem 2.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Sprzęg do wagonów, znamienne tem, że oprócz samoczynnej głowicy (1) posiada hak pociagowy (6), umocowany w obracającej się około tego samego czopa (3) płycie (5), zaopatrzonej z boku w wy-

stępy (9) skierowane ku dołowi i sięgające poza brzeg trzonu (2) głowicy i posiadającej takie wymiary, że hak (6) przypada pośrodku wagonu w chwili, gdy głowica (1) zostanie wprowadzona w swe krańcowe położenie boczne.

2. Sprzęg według zastrz. 1, w którym znajdująca się w położeniu roboczym głowicę (1) utrzymuje w tem położeniu samoczynny mechanizm odstawiający, znamieny tem, że mechanizm ten składa się z części w kształcie ramy (15), umieszczonej w skrzynce (10) przymocowanej do pochwy (7) i zawierającej sprężynę (11), która opiera się o występy (12), znajdujące się wewnątrz skrzynki (10), i o pionowe słupki (13 i 14) ramy (15), zaopatrzonej w skierowany ku górze i przechodzący przez podłużną szczelinę pochwy (7) oporek (23), przyczem trzon (20) przesuwa się w pionowym otworze prowadniczym części (14) ramy (15) i jest uruchomiany

dźwignią (17) wchodzącą w zagłębienie (19) trzonu (20) w ten sposób, że przy środkowym położeniu głowicy trzon ten (20) zostaje podniesiony do góry ciężarem dźwigni (17) tak, że głowica leży z małym luzem między trzonami (22 i 23), przyczem każde boczne poruszenie głowicy przenosi się na sprężynę (11), która usiłuje ją doprowadzić do położenia środkowego.

3. Sprzęg według zastrz. 1 i 2, znamieny tem, że, przy użyciu sprzęgu hakowego, trzon (20), przez uniesienie dźwigni (17), zostaje wciągnięty przeczną (22) w wykroje (21) ramy (15) i utrzymany w tem położeniu umieszczoną powyżej głowicą (2).

Knorr-Bremse
Aktiengesellschaft.
Zastępca: K. Czempiński,
rzecznik patentowy.

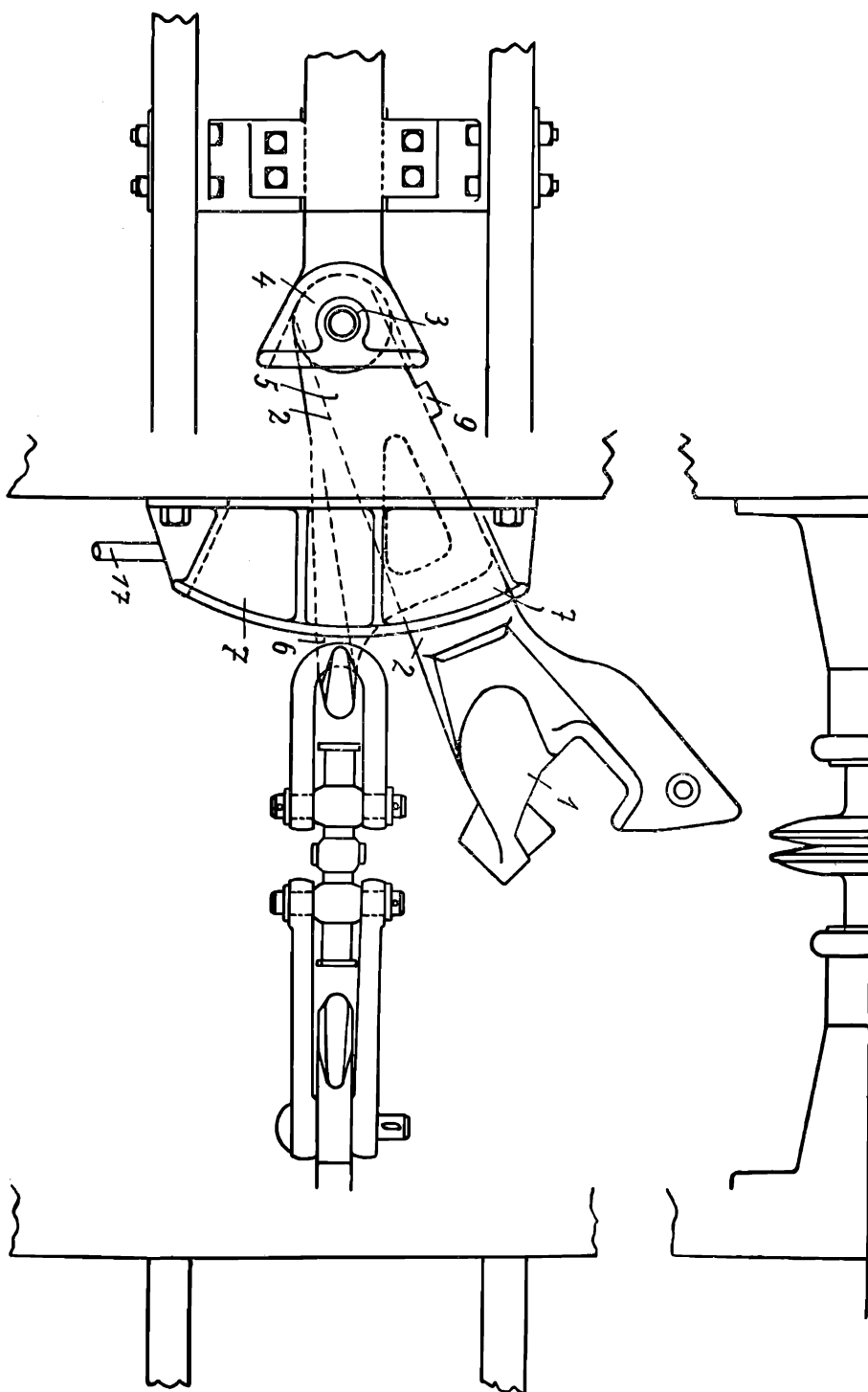


Fig. 1.

Fig. 2.

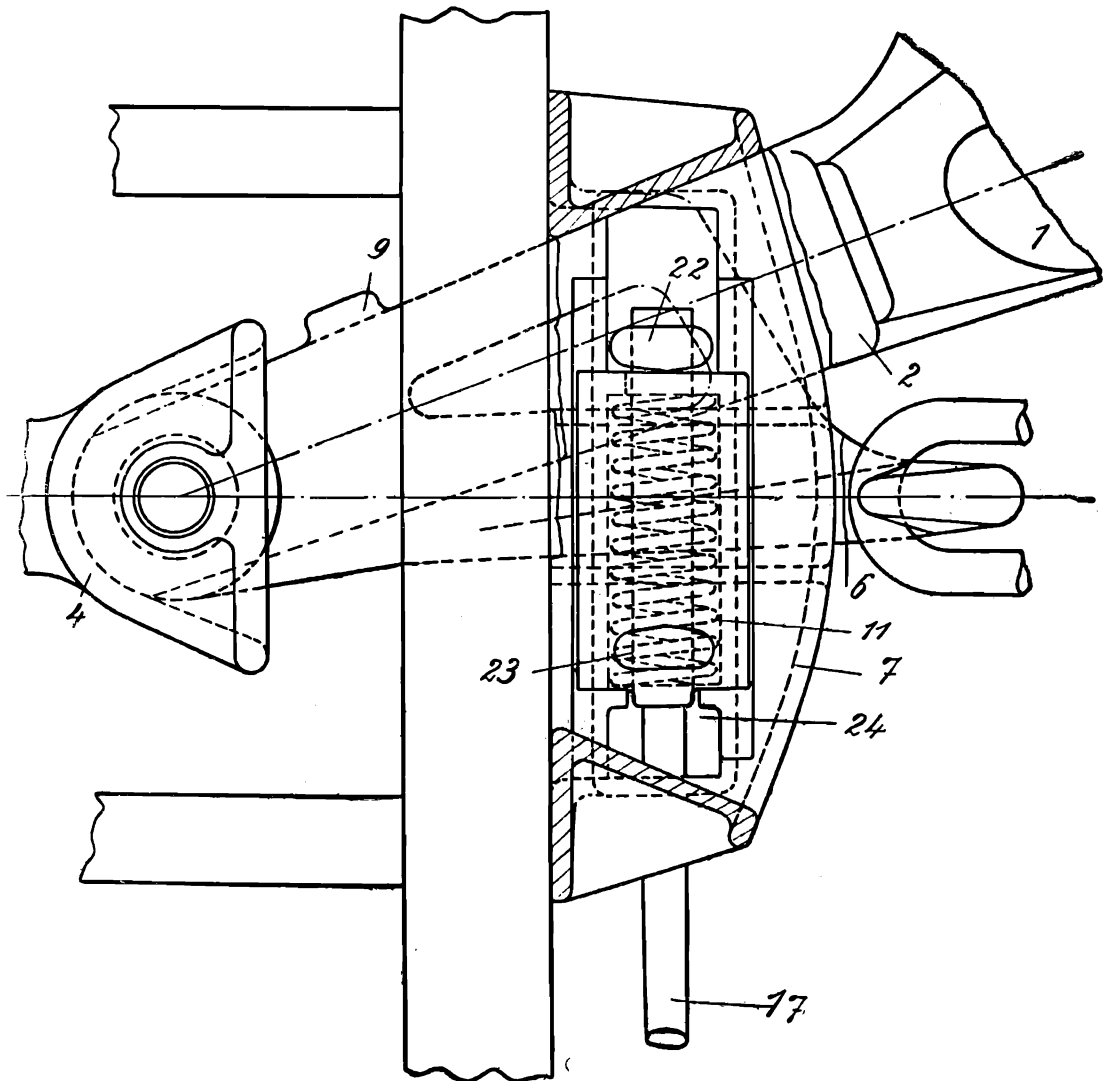


Fig. 3.

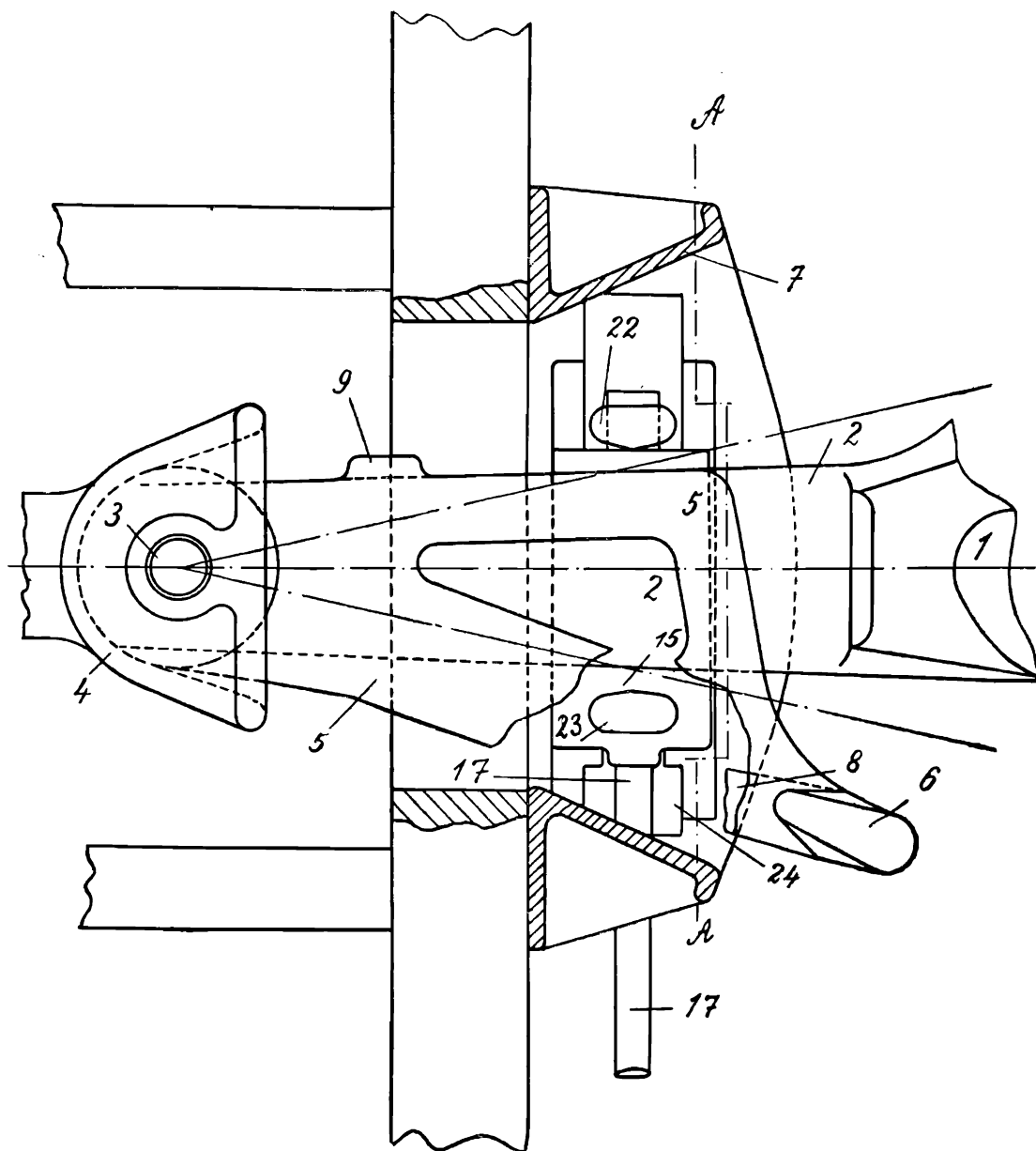


Fig. 4.

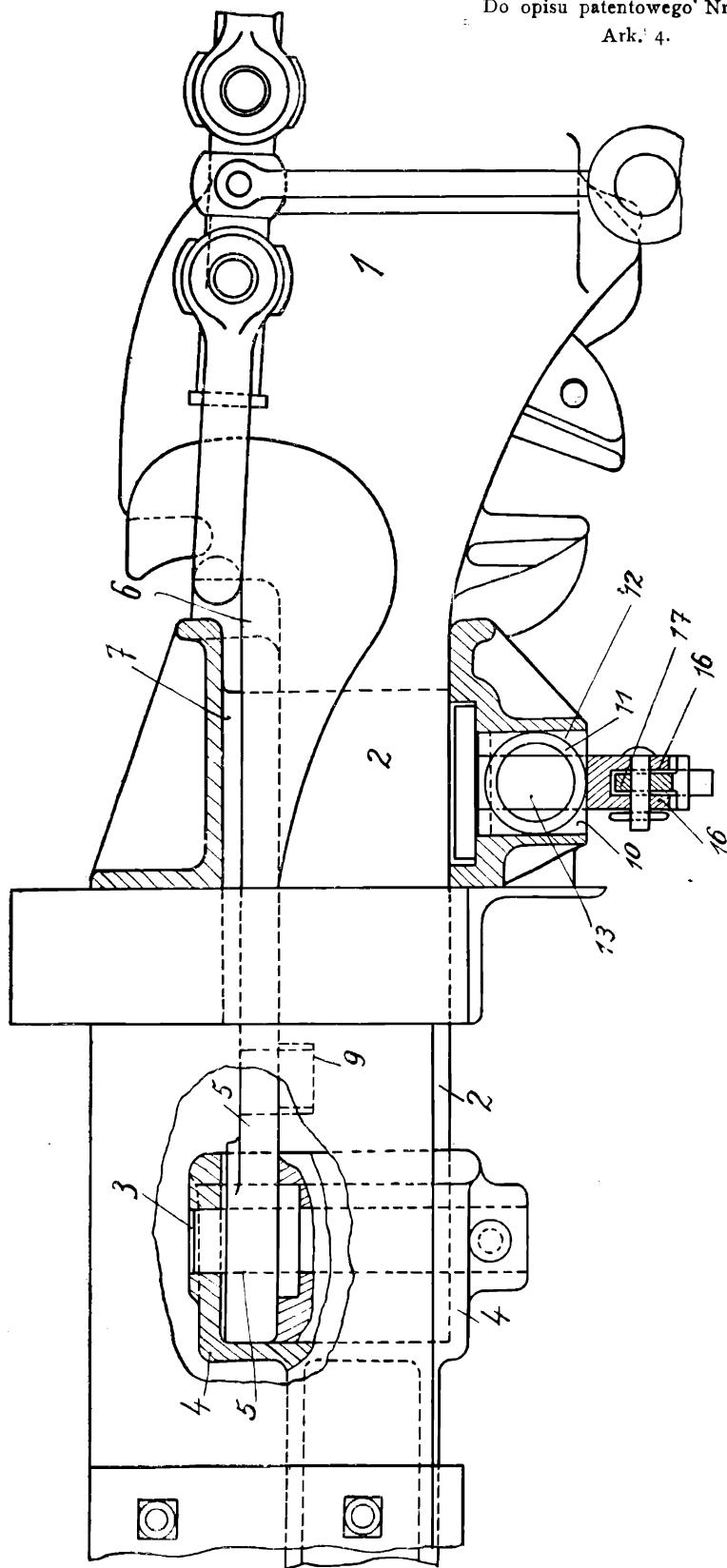


Fig. 5

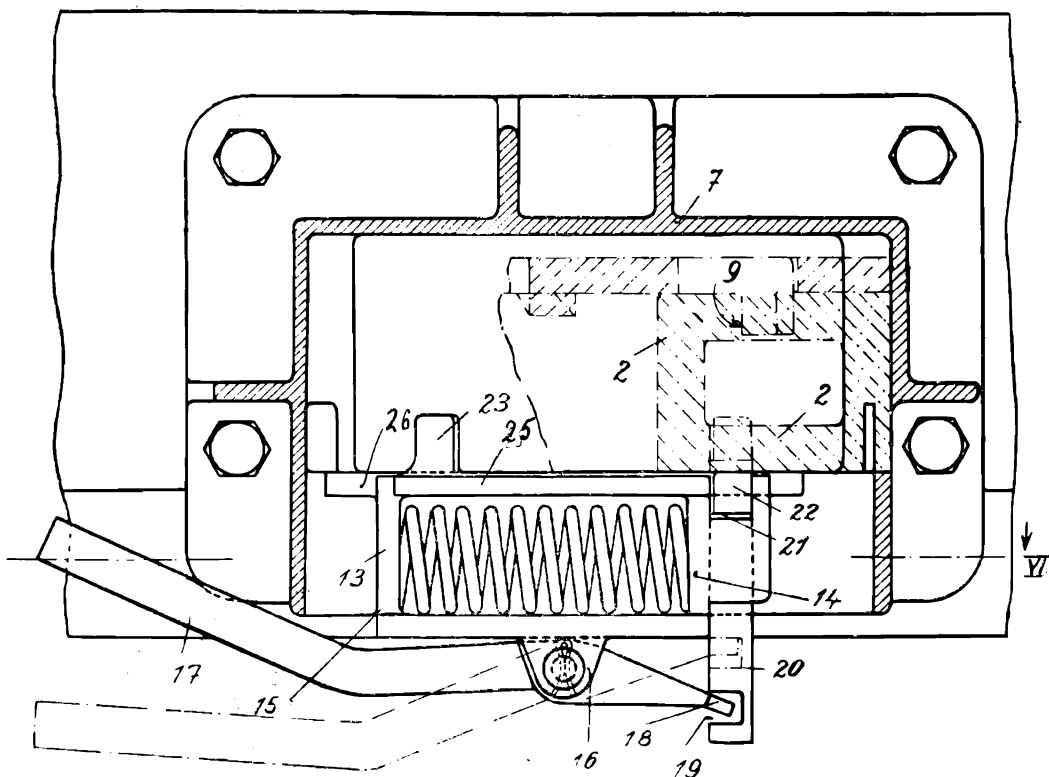


Fig. 6

