

POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA



URZĄD
PATENTOWY
PRL

OPIS PATENTOWY PATENTU TYMCZASOWEGO

97640

Patent tymczasowy dodatkowy
do patentu _____

Zgłoszono: 02.12.75 (P. 185213)

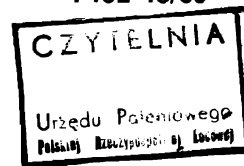
Pierwszeństwo: _____

Zgłoszenie ogłoszono: 06.11.76

Opis patentowy opublikowano: 31.08.1978

MKP B61g 5/08
F16l 15/00

Int. Cl.² B61G 5/08
F16L 15/00



Twórcy wynalazku: Jerzy Jaśko, Kazimierz Jachimczyk, Alfred Szala

Uprawniony z patentu tymczasowego: Fabryka Lokomotyw im. Feliksa Dzierżyńskiego „Fablok”,
Chrzanów (Polska)

Uniwersalny sprzęg przewodów powietrza sprężonego

Przedmiotem wynalazku jest uniwersalny sprzęg przewodów powietrza sprężonego, zwłaszcza do hamulców pneumatycznych w pojazdach szynowych.

Znane sprzęgi przewodów powietrza sprężonego w hamulcach pneumatycznych pojazdów szynowych dostosowane są do jednego przekroju przewodu hamulcowego.

Wskutek zwiększania ładowności, szybkości i długości pociągów zaszła potrzeba zwiększenia skuteczności ich hamowania. Większą skuteczność hamowania można osiągnąć między innymi przez zwiększenie szybkości przenoszenia fali hamowania wzdłuż składu pociągu, co z kolei można uzyskać przez zwiększenie przekroju przewodów hamulcowych.

Obecnie istnieje konieczność formowania pociągów z pojazdów posiadających różne przełoty głównych przewodów hamulcowych np. 1" i 1 1/4". Do sprzęgania tych pojazdów bez względu na posiadany przekrój przewodu hamulcowego stosuje się sprzęgi przewodów powietrza sprężonego według normy BN-73/3517-41, która przewiduje tylko sprzęgi dostosowane do mniejszego przełotu przewodów np. 1". Pomimo więc, że szereg pojazdów w składzie pociągu posiada zwiększony przekrój przewodu hamulcowego następuje dławienie przepływu powietrza sprężonego na sprzęgu przewodów uniemożliwiając zwiększenie szybkości przenoszenia fali hamowania.

Celem wynalazku jest umożliwienie sprzęgania pojazdów posiadających przewody hamulcowe o różnych przekrojach nie powodując dławienia przepływu sprężonego powietrza na sprzęgu przewodów. Cel ten został osiągnięty przez opracowanie konstrukcji uniwersalnego sprzęgu przewodów powietrza sprężonego zawierającego króciec umożliwiający połączenie z kurkami hamulcowymi dostosowanymi zarówno do mniejszego jak i do zwiększonego przekroju głównego przewodu hamulcowego, przy czym przekrój sprzęgu odpowiada większemu przekrojowi przewodów hamulcowych, a kadłub główki pomimo zwiększonego przekroju można połączyć zarówno ze sprzęgiem o mniejszym jak i o większym przekroju.

Sprzęg według wynalazku nie powoduje dławienia przepływu sprężonego powietrza, zapewniając tym samym osiągnięcie większej szybkości przenoszenia fali hamowania i odhamowania co ma szczególne znaczenie dla spokojnego i sprawnego działania hamulców w całym składzie pociągu.

Przykład wykonania przedmiotu wynalazku uwidoczniiony jest na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia sprzęg przewodów w częściowym widoku, częściowym przekroju podłużnym, a fig. 2 jego widok w innym rzucie.

W wężu gumowym 1 osadzone są z jednej strony kadłub główki 2 z drugiej króciec 3 połączony z wężem 1 za pomocą opasek 4 i 5 zaciśniętych śrubami 6 i 7.

Króciec 3 od strony zewnętrznej ma otwór stopniowy z gwintami 8 i 9, przy czym dla kurków hamulcowych do głównego przewodu hamulcowego o przełocie np. 1" stosuje się gwint 8, o wymiarze np. R 1 1/4" a dla głównego przewodu hamulcowego o przełocie np. 1 1/4" gwint 9 o wymiarze np. R 1 1/2".

Zastrzeżenia patentowe

1. Uniwersalny sprzęg przewodów powietrza sprężonego zwłaszcza do hamulców pneumatycznych w pojazdach szynowych zawierający wąż gumowy, kadłub główki i króciec, z n a m i e n n y t y m, że króciec (3) ma otwór stopniowy z gwintami (8 i 9).

2. Uniwersalny sprzęg, według zastrz. 1, z n a m i e n n y t y m, że w króćcu (3) gwint (8) ma wymiar R 1 1/4", a gwint (9) wymiar R 1 1/2".

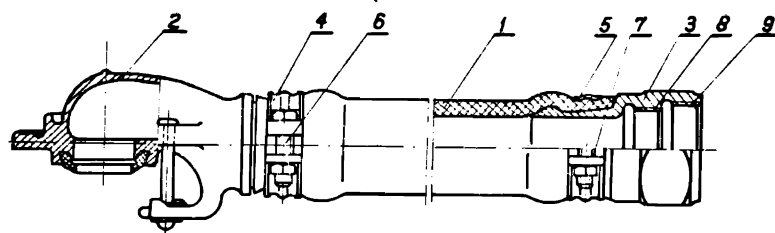


Fig. 1

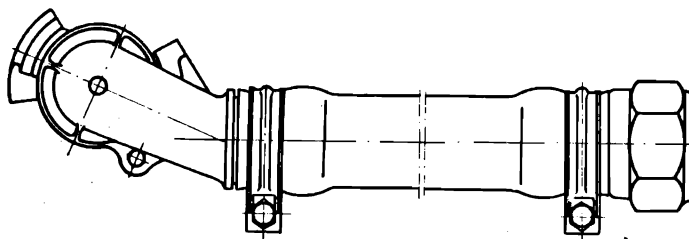


Fig. 2