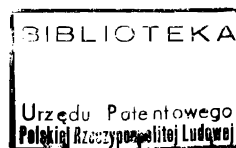


14 kwietnia 1927 r.

URZĄD PATENTOWY



B6dg 9/02

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 5445.

Kl. 20 e 11.

National Malleable and Steel Castings Company
(Cleveland, Ohio, Stany Zjednoczone Ameryki).

Sprzęg do wagonów.

Zgłoszono 21 lutego 1923 r.

Udzielono 22 lipca 1926 r.

Wynalazek dotyczy ciernego sprzęgu do wagonów.

Zgodnie z wynalazkiem trzon sprzęgu wagonu jest połączony bezpośrednio z centralnym przyrządem ciernym, łagodzącym uderzenia. Przyrząd cierny posiada klocki cierne, sprężyny i prowadnicę przenoszącą naprężenia w sprzęgu bezpośrednio na klocki cierne.

Przedni koniec przyrządu ciernego połączony jest z tylnym końcem trzonu sprzęgu zapomocą połączenia klinowego i zatyczki poprzecznej i posiada wysięg przodowy z wykrojem do połączenia z rozwidleniami trzonu sprzęgowego. Przyrząd cierny posiada przytem szeroką podstawę oporową i klocki, które są umieszczone na złączających się narożnikach przyrządu.

Prowadnica jest wkręcona na gwint przedniego końca przyrządu i pochłania uderzenia tylnego końca trzonu sprzęgowego. Sprzęg wykonany według wynalazku nadaje się przedewszystkiem do zastosowania w wagonach, w których niema miejsca do założenia ucha lub łączników zwykłego typu.

Rysunek przedstawia przykład wykonania wynalazku.

Fig. 1 przedstawia rzut poziomy sprzęgu; fig. 2 — przekrój fig. 1 według linii II—II; fig. 3 — rzut poziomy części mechanizmu częściowo w przekroju; fig. 4 — rzut pionowy części mechanizmu częściowo w przekroju; fig. 5 — przekrój fig. 4 według linii V—V; fig. 6 — rzut pionowy, przedniej części kierownicy; fig. 7 i 8 —

rzuty poziome pośredniej kierownicy z przodu i z tyłu; fig. 9 — widok z boku kierownicy.

Trzon sprzęgowy *A* kończy się dwoma równoległymi i poziomymi rozwidleniami 2.

Pomiędzy rozwidleniami jest umieszczony koniec 3 sworznia przyrządu ciernego *B*. Koniec 3 sworznia przyrządu *B* i tylny koniec 2 trzonu sprzęgowego *A* są zaopatrzone w otwory na pionowy klin 4.

Otwory 5 w części 2 są wydłużone w przedniej swej części i przez to umożliwiają pewne ruchy trzonu sprzęgowego w stosunku do klina 4 w kierunkach podłużnym i bocznych.

Szeroka podstawa 6, wykonana najkorzystniej jednolicie z częścią *B*, tworzy tylną prowadnicę stykającą się z ramką 7.

Wokoło przedniego końca przyrządu, tuż za połączeniem jego z trzonem sprzęgowym mieści się prowadnica 8 z otworem środkowym, przez który przechodzi koniec przedni 3 sworznia przyrządu *B*.

Rozwidlenia 2 trzonu sprzęgowego posiadają łukowe zakończenia 9, a w prowadnicy 8 utworzone są pod i nad jej otworem środkowym, odpowiednie gniazda 10. Na gniazdach 10, przy zderzeniu, wspierają się łukowe zakończenia rozwidleń 2. Kierownica 8 posiada występy prowadnicze 11, które wystają ku przodowi z obu stron przedniego końca 3 sworznia przyrządu ciernego. Prowadzą one przyrząd w wypadku, gdy ten przenosi siły ciągnące pod kątem.

Trzon przyrządu *B* posiada zazwyczaj ramiona 12, tworzące kąty rozwarte. W każdym z tych kątów mieści się klocek cierny 13, do którego przylegają odpowiednie powierzchnie stożkowe 14 ramki 7. Za klocek 13 znajduje się prowadnica dwudzielna 15. Powierzchnia czołowa prowadnicy 15 styka się z klockiem 13, tylna zaś powierzchnia jest obciążona sprężyną 16, opartą drugim końcem o szeroką podstawę przyrządu *B*. Prowadnica 15 składa

się z dwóch części posiadających kształt litery U 15_a, 15_b (fig. 3, 4, 7) i posiada wewnętrzną średnicę mniejszą od średnicy końca przedniego 3 sworznia przyrządu *B*, który to koniec 3 jest odpowiednio rozszerzony celem wzmocnienia wycięcia obejmującego klin 4.

W otworach prowadnicy 8 i podstawy 6 są umieszczone reakcyjne słupki zderzakowe 17, zapobiegające działaniu sił przekraczających bezpieczne obciążenie przyrządu, oraz sworznie 18 łączące ze sobą poszczególne części sprzęgu w jedną całość.

Przy zestawieniu sprzęgu poszczególne części przyrządu nakręcamy na przyrząd *B* z przodu. Obejmujące się części prowadnicy 15_a i 15_b zostają połączone nitami (fig. 3 i 4) po odpowiednim ustawieniu na przyrządzie *B*.

Po zestawieniu przyrządu *B* koniec 3 sworznia przyrządu *B* zostaje połączony z trzonem sprzęgowym zapomocą klina 4.

Przy zderzeniu wagonów, łukowe końce 9 trzonu sprzęgowego przylegają do gniazd 10 prowadnicy 8, przyczem podstawa tylna 6 nie może, wobec ramki 7, przesunąć się w tył, wobec czego cofaniu się ku tyłowi prowadnicy 8 pod wpływem trzonu *A* przeciwdziała tarcie się klocków o przyrząd *B*.

Podczas ciągnięcia wagonu trzon sprzęgowy *A* ciągnie narząd *B* ku przodowi, wskutek połączenia klinowego tych części, i wówczas ciśnienie za pośrednictwem podstawy 6 przechodzi na sprężynę gniazdo dwudzielne 15_a, 15_b i przez klocki na przyrząd *B*, ponieważ prowadnica 8 nie może z powodu ramki oporowej 19 posunąć się naprzód. Części ciernie wyłącza sprężyna ściskająca w chwili zniknięcia ciśnienia wywołanego przez ciągnięcie lub zderzanie wagonów.

Sprzęg według wynalazku nadaje się przede wszystkim do takich wagonów, w których brak miejsca nie pozwala stosować

zwykłych łączników. Sprzęg niniejszy wyróżnia się wyjątkową wytrzymałością i może przenosić ogromne naprężenia, gdyż jego mechanizm cierny wytrzymuje wielkie ciśnienia.

Sprzęg ten można stosować do łączników wagonowych wszelkiego typu, posiadających sztywny trzon pociągowy.

Wynalazek daje się urzeczywistnić w najrozmaitszych odmianach konstrukcyjnych, opis zaś powyższy dotyczy jedynie jednego z możliwych przykładów wykonania i nie ogranicza w niczem zakresu zastrzeżeń.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Sprzęg do wagonów, znamienny tem, że trzon pociągowy (A) połączony jest zapomocą klina (4) z przyrządem ciernym

(B), zaopatrzonym w klocki (13), sprężynę (16), prowadnicę (15, 8) i szeroką, płaską podstawę (6).

2. Sprzęg według zastrz. 1, znamienny tem, że jego prowadnica (15) styka się z klockami (13) i posiada kierownice prowadzące przyrząd cierny.

3. Sprzęg według zastrz. 1, znamienny tem, że prowadnica pośrednia (15) posiada otwór mniejszy od średnicy przedniego końca (3) sworznia przyrządu ciernego (B).

4. Sprzęgło według zastrz. 1—3, znamienne tem, że prowadnica pośrednia (15) jest dwudzielna.

National Malleable and
Steel Castings Company.

Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

