

12 czerwca 1930 r.

B61g 9/00

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIŚ PATENTOWY

Nr 11883.

Kl. 20 e 23.

Aleksander Pliss
(Katowice, Polska).

Cięgło wagonowe.

Zgłoszono 11 października 1927 r.

Udzielono 7 kwietnia 1930 r.

Wynalazek dotyczy cięgła wagonowego, mającego zastosowanie przy przetaczaniu wagonów na stacjach, celem ściągnięcia, względnie zluźnienia samoczynnych sprzęgów wagonowych.

Przykład wykonania wynalazku uwidoczniony jest na rysunku. Cięgło składa się z dwóch części A i A_1 , łączących się w środku wagonu za pośrednictwem płyty lanej D , wzdłuż osi której znajdują się rury E i E_1 , obejmujące końce cięgła A i A_1 , stanowiące jedną całość z płytą D i przylegające do środkowej części płyty kształtu graniastosłupa, z rozchodzącymi się w kierunku podstawy płyty czterema wzmacniającymi żebrami. Płyta D przymocowana jest do podłużnych dźwigarów wagonowych M i M_1 , pomiędzy którymi umieszczone są na końcach cięgła A i A_1

zwykle sprężyny zderzakowe C i C_1 , służące do złagodzenia szarpania parowozu podczas ruszania z miejsca. Położenie sprężyn tych na końcach cięgła ustalane jest zapomocą klinów z podkładkami. Do rur E i E_1 włożone są sprężyny F i F_1 , które jednym końcem opierają się o końce cięgła, drugim zaś — o środkową część płyty D . Sprężyny te oraz kliny utrzymują cięgła na pewnej stałej odległości od graniastosłupa płyty D , a wskutek tego — sprzęgi samoczynne na pewnej stałej odległości od ramy wagonowej.

Na części cięgła A_1 nasadzona jest rura H zewnątrz nagwintowana, której jeden koniec zaopatrzony jest w nakrętkę G , drugi zaś — posiada zaklinowane koło zębate I z ramą o kształcie litery T, pionowe ramiona której obejmują koło zę-

bate mniejsze J , nasadzone na wałku, równoległym do cięgła A_1 i zazębające się z kołem I . Wspomniana wyżej rama przymocowana jest swymi poziomymi ramionami do dolnych stopek dźwigarów M i M_1 . Na końcach wałka koła zębatego J osadzone są przegubowo drążki L i L_1 , zaopatrzone w korby w pobliżu zderzaków wagonowych. Na ramionach nakrętki G umocowane są cięgła B i B_1 , których drugie końce osadzone są na ramionach płytki poza sprężyną C . Cięgła B i B_1 służą do utrzymania pewnej stałej odległości między sprężynami C i C_1 po zluźwaniu ich, celem odłączenia wagonu, a jednocześnie są łącznikami cięgła A i A_1 .

Działanie cięgła polega na tem, że, obracając jedną z korb w prawo lub w lewo, obracamy za pośrednictwem kół zębatach I i J rurę H i przesuwamy nakrętkę G . Nakrętka, posuwając się po rurze, ścisła lub rozciąga zapomocą cięgieł B i B_1 sprężynę C , a wskutek oporu lub rozluźnienia tej sprężyny, rura H naciska lub zwalnia sprężynę C_1 . Pod działaniem tych sprężyn końce cięgła A i A_1 zostają bardziej wsunięte do rur E i E_1 względnie wysunięte ku zewnątrz. Ruch ten powoduje ściągnięcie, względnie zluźwienie, samo-

czynnych sprzęgów wagonowych, a zarazem zbliżenie do siebie lub oddalenie zderzaków dwóch sąsiednich wagonów.

Zastrzeżenie patentowe.

Cięgło wagonowe, składające się z dwóch w środku wozu przesuwalnie ze sobą połączonych części (A i A_1), znamienne tem, że na część (A_1) nasadzona jest rura (H), zewnątrz nagwintowana, zaopatrzona w nakrętkę (G) oraz koło zębate (I), zazębające się z kołem (J) na osi, poruszającej się zapomocą drążka i korby, wyprowadzonych nazewnątrz wagonu, skutkiem czego, przy obrocie korby w jedną stronę, następuje obrót nagwintowanej rury (H) i przesunięcie nakrętki (G) w prawo, powodujące za pośrednictwem cięgieł (B i B_1) i sprężyn (C i C_1) zbliżenie się części cięgła (A i A_1), a tem samem — ściągnięcie samoczynnych sprzęgów wagonowych, przyczem obrót korby w kierunku odwrotnym do poprzedniego spowoduje działanie odwrotne tych samych urządzeń i powoduje rozluźnienie sprzęgów dwóch sąsiednich wagonów.

Aleksander Pliss.

