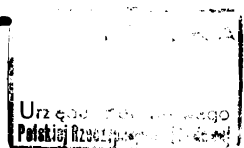


URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

B61g, 3/04

Nr 3027.

Kl. 20 e 11.

Aktiengesellschaft der Eisen- & Stahlwerke vormals Georg Fischer
(Schaffhausen, Szwajcaria).

**Sprzęgło lejowate do pojazdów kolejowych z umieszczonemi wewnątrz ruchomych lejów
uchami, ześlizgującemi się przy sprzęganiu pojazdów po lejach przeciwnych.**

Zgłoszono 1 grudnia 1919 r.

Udzielono 25 września 1925 r.

Pierwszeństwo: 13 grudnia 1913 r. (Szwajcaria).

Wynalazek niniejszy dotyczy samoczynnego sprzęgła lejowatego dla pojazdów z osadzonym wewnątrz leja uchem sprzęgłowym posiadającym kształt ostrza.

Znane dotychczas sprzęgła lejowate posiadają tę znaczną niedogodność, że są zbyt duże w stosunku do rozporządzalnej szerokości leja wpustowego, wobec czego sprzęgła podobne znalazły małe zastosowanie.

Sprzęgło, będące przedmiotem niniejszego wynalazku, posiada, przy tej samej wielkości co sprzęgła istniejące, lej wpustowy o znacznie większej szerokości, co daje możność szerszego stosowania tego sprzęgła.

Tę większą szerokość leja wpustowego

osiąga się przez zastosowanie powierzchni naciskowo-kierowniczej, wystającej poza lej, odchylonej nazewnątrz i leżącej tuż poza uchem przy powierzchni odbojowej sprzęgła. Zastosowanie tego środka zezwala na zmniejszenie nachylenia powierzchni prowadniczej leja sprzęgłowego od strony ucha, nie zmniejszając skuteczności działania sprzęgła; innemi słowy, przy powiększaniu szerokości leja sprzęgłowego inne warunki pozostają bez zmiany. Kształt i nachylenie powierzchni prowadniczej leja sprzęgłowego są zależne od zastosowania powierzchni naciskowo-kierowniczej.

Załączony rysunek przedstawia przykład zastosowania wynalazku, przyczem fig. 1 przedstawia dwa, tego rodzaju, sprzę-

gła w położeniu równoległym w chwili, gdy jedno z nich zaczyna wchodzić w drugie i gdy jedno ucho nasunęło się na drugie; fig. 2 — toż samo sprzęgło w położeniu, jakie one zajmują przy dalszem wzajemnem wsuwaniu się, fig. 3 — obydwie sprzęgła w położeniu ostatecznym, scentrowane, gotowe do połączenia; fig. 4 — dwa spotykające się pod kątem sprzęgła przy rozbieżnem położeniu ich osi, tak że powierzchnia naciskowo-kierownicza jednego sprzęgła przylega do powierzchni odbojowej drugiego; fig. 5 — też same sprzęgła w położeniu, jakie zajmują one przy dalszem wsuwaniu się jednego w drugie.

Każde sprzęgło posiada wystające poza powierzchnię odbojową 1 umieszczone w leju sprzęgłowym ucho 2 w kształcie rogu, zwróconego końcem ku środkowi leja. W leju przewiercony jest otwór 3, który odpowiada otworowi w uchu drugiego sprzęgła (fig. 3) i służy jako prowadnica dla zasuwki. Ucho 2 jest zakończone w kształcie ostrza, tak aby ucho sprzęgła doczepianego mogło przechodzić koło niego, względnie by przy szczepianiu sprzęgieł ucha mogły zachodzić jedno na drugie (fig. 1 i 4). Poza uchem bezpośrednio przy powierzchni odbojowej 1 znajduje się wygięta, wystająca nazwepatrzą powierzchnia naciskowo-kierownicza 5.

Jeżeli sprzęgła dwóch pojazdów spotykają się pod kątem i osie tychże mijają się w ten sposób, że ucha zachodzą jedno za drugie (fig. 4), wówczas powierzchnia kierowniczo-odbojowa 5 leja B trafia z przodu na powierzchnię odbojową 1 leja A i uderza we wklęsłą część tej powierzchni. Nacisk ten zapobiega odchyleniu się nabok leja A. Wystająca poza powierzchnię odbojową, powierzchnia kierowniczo-naciskowa leja B utrzymuje prócz tego obydwie sprzęgła w odpowiedniej odległości, tak

ażby mogły się wzajemnie naprostować, przyczem kąt, pod którym sprzęgła się spotykają, maleje. Utrzymywanie w odpowiedniej odległości obydwu lejów przy pomocy powierzchni kierowniczo-naciskowej jednego z lejów powoduje, że od strony ucha nachylenie leja może być małe i ograniczone na pewnej głębokości leja do kąta tarcia, mianowicie na tej głębokości, gdzie zachodzi, przy wsuwaniu się jednego leja w drugi, zamiana zetknięcia. Jak to uwidoczniono na fig. 4, tylko jedno z uch uderza o powierzchnię leja sąsiedniego wagonu, czyli, że ucho leja A ślizga się po powierzchni leja B. Przy dalszem wnikanu w siebie lejów ma miejsce zamiana punktów oparcia, mianowicie ucho leja B oprze się o powierzchnię leja A, przy równoczesnem oddaleniu się ucha leja A od powierzchni leja B. Fig. 5 przedstawia położenie lejów po zamianie punktów oparcia. Począwszy od tego miejsca, gdzie rozpoczyna się zamiana punktów oparcia, nachylenie powierzchni leja winno stale zwiększać się, dlatego też, poczynając od wymienionego miejsca, powierzchnia leja ma kształt według wypukłej krzywej 6.

Powierzchnia prowadnicza w leju od strony ucha i powierzchnia kierowniczo-naciskowa 5 znajdują się w takim wzajemnym stosunku, że tę ostatnią należy uważać jako powierzchnię kierowniczą wówczas, gdy obydwie leje zbliżają się do położenia równoległego względem siebie (fig. 5).

Zastrzeżenie patentowe.

Sprzęgło lejowate do pojazdów kolejowych z umieszczonemi w ruchomych lejach uchami, ześlizgującemi się przy sprzęganiu pojazdów po lejach przeciwległych, znamienne tem, że leje są wyposażone z przeciwległych stron w występy (5), z których

występ zwrócony do środka przeciwległego leja przy ukośnem zderzaniu się lejów, obracając lej, uderza o przednią krawędź przeciwległego leja i ześlizguje się po tej krawędzi nazewnątrz, przyczem ucha i leje grają rolę czynników rozpoczynających wyśrodkowanie sprzęgła, podczas gdy oby-
dwa występy, obejmujące zewnętrzne kra-

wędzie lejów przeciwległych, tę czynność zakańczają.

Aktiengesellschaft der Eisen-
& Stahlwerke vormals Georg
Fischer.

Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

Fig.1.

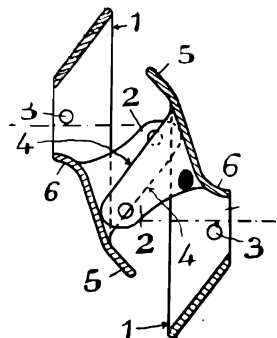


Fig.4

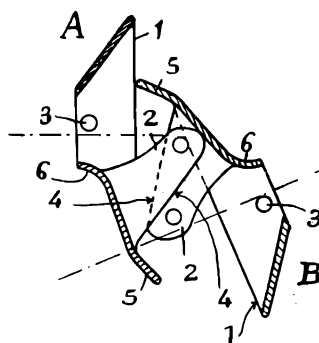


Fig.2.

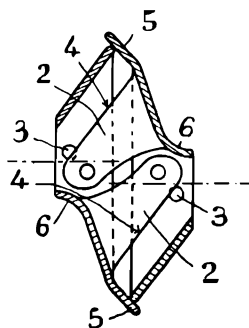


Fig.5

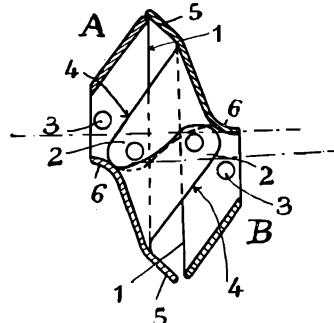


Fig.3

