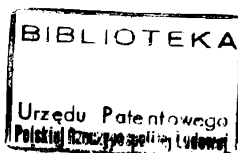


Warszawa, 5 września 1936 r.

2

URZĄD PATENTOWY



B61d 27/00

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 23310.

Kl. 20 c, 22.

The Westinghouse Brake & Saxby Signal Co. Ltd.
(Londyn, Wielka Brytania).

Złącze do łączenia końcowego kurka głównego przewodu ogrzewczego, względnie hamulcowego, pojazdów kolejowych lub innych z giętkim lub przegubowym przewodem ogrzewczym, względnie hamulcowym, służącym do połączenia z sąsiednim pojazdem tego samego pociągu.

Zgłoszono 12 marca 1934 r.

Udzielono 6 czerwca 1936 r.

Pierwszeństwo: 3 czerwca 1933 r. (Francja).

Wynalazek dotyczy złącz do przewodów, prowadzących czynnik roboczy (sprężone powietrze lub parę), znajdujący się pod ciśnieniem, a zwłaszcza złącz, służących do łączenia końcowego kurka głównego przewodu ogrzewczego lub głównego przewodu hamulcowego wagonów kolejowych lub innych pojazdów z tak zwanym przewodem łącznikowym, giętkim lub przegubowym przewodem, łączącym sąsiedni pojazd.

W stosowanych dotychczas konstrukcjach jeden z końców przegubowego (członowego) przewodu łącznikowego, nagwin-

towany na swej powierzchni zewnętrznej, wkrębowywano do nagwintowanego od wewnątrz stożkowego otworu wylotowego wymienionego wyżej kurka, przyczem w praktyce okazało się, że ten sposób łączenia jest nieco niedogodny i utrudnia łączenie i odłączanie przewodu łącznikowego.

Wynalazek ma na celu udoskonalone złącze o prostej budowie, przeznaczone do łączenia przewodu łącznikowego z wymienionym wyżej końcowym kurkiem, dające połączenie szczelne; przyczem złącze może być łatwo łączone i rozłączane.

Zgodnie z zasadniczą cechą wynalazku kurek końcowy głównego przewodu ogrzewczego względnie hamulcowego lub równorzędny mu narząd, np. część złącza, przymocowana do tego kurka, jest zaopatrzony w kołnierz, posiadający przerwy i współdziałający z odpowiednio ukształtowanymi występami, znajdującymi się na narzędziu, połączonym z przewodem łącznikowym, przy czym sprzęganie kołnierza z wymienionymi wyżej występami skutecznia się przez obracanie względem siebie tej części złącza, na której znajduje się kołnierz względnie występy, po sprzężeniu zaś ze sobą zabezpiecza się części złącza przed obracaniem się względem siebie zapomocą mechanizmu ryglującego.

W odmiennej postaci wykonania złącza kołnierz, posiadający przerwy, jest umieszczony na części złącza, przyłączonej do przewodu łącznikowego, a odpowiadające im występy — na wymienionym wyżej kurku lub narzędziu, przymocowanym do tego kurka. Przedmiot wynalazku jest uwidoczniony tytułem przykładu na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia przekrój końcowej części kurka wypustowego łącznie z wkręconą weń jedną z części złącza według wynalazku; fig. 2 — widok tego zespołu zdołu; fig. 3 — przekrój części złącza wzdłuż linii III — III na fig. 2; fig. 4 — widok z boku oraz częściowy przekrój jednej części złącza według wynalazku oraz przegubowego przewodu łącznikowego, do którego ta część złącza jest przymocowana; fig. 5 — widok z góry tej części złącza. Fig. 6, 7, 8, 9 i 10, odpowiadające fig. 1 — 5, przedstawiają odmienny przykład wykonania złącza według wynalazku.

W złączu, uwidocznionem na fig. 1 — 5, koniec wylotowy kurka wypustowego oznaczono cyfrą 1; jest on zaopatrzony w osadzoną w nim część 2 czyli wkrętkę 2 złącza. Część 2 złącza posiada nasadkę rurową 3, nagwintowaną na swej powierzchni zewnętrznej i wkręcaną w otwór wyloto-

wy kurka wypustowego 1, nagwintowany od wewnątrz.

Dolna część wkrętki 2 posiada dwa odcinki kołnierza, tworzące szpony 4, umieszczone średnicowo przeciwległe, oraz wstawiony w tę część 2 pierścień uszczelniający 5 i parę uch 6, wystających nawięcej z wkrętki 2. W uchach 6 osadzony jest sworzeń 7, na którym osadzona jest wahliwie dźwignia dwuramienna 8, której ramię dolne posiada szpon 9, odpowiadający swym kształtem szponom 4.

Drugie ramię dźwigni 8 posiada rączkę zatraskową 10, osadzoną wahliwie. Koniec dolny 11 rączki 10 wykonany jest w postaci tarczy kciukowej, ślizgającej się po cylindrycznej zewnętrznej powierzchni kurka wypustowego 1.

Przegubowy przewód łącznikowy, przyłączony do kurka wypustowego, zawiera, jak to przedstawia fig. 4, część rurową 12, połączoną zapomocą przegubu kulowego 13 z krótką złączką rurową 14. Złączka ta połączona jest z kolei zapomocą przegubu kulowego 15 z częścią 16 złącza, będącego przedmiotem wynalazku. Część 16 złącza jest zaopatrzona na górnym końcu w pierścień uszczelniający 17 oraz w dwa występy 18, umieszczone średnicowo przeciwległe.

W celu przyłączenia przewodu łącznikowego do kurka końcowego głównego przewodu ogrzewczego, dźwignię dwuramienną 8 ustawia się przedewszystkiem w położenie spoczynku, uwidocznione na fig. 1 i 2, a następnie część 16 złącza styka się z częścią 2 złącza tak, aby pierścienie 5 i 17 przylegały do siebie, a występy 18 części 16 złącza mieściły się w przerwach między szponami 4 części 2 złącza.

Następnie obraca się część 16 złącza o kąt, równy mniej więcej 90°, względem części 2 złącza, przy czym tak, aby występy 18 wsunęły się we wgłębienie 19 szponów 4, łącząc mocno części 2 i 16 złącza.

Następnie przekręca się rączkę 10 do-

okoła punktu jej umocowania na dźwigni 8 tak, aby tarcza kciukowa 11 zetknęła się z powierzchnią zewnętrzną wkrętki 2 złącza i spowodowała obrót dźwigni 8 dookoła sworznia 7, co powoduje wsunięcie się szponu 9 w kierunku promieniowym ku wkrętce 2 pomiędzy szpony 4. W położeniu tem szpon 9 zapobiega obróceniu się części 16 złącza do położenia, przy którym występy 18 są wysunięte z poza szponów 4.

W ten sposób części 2 i 16 złącza zostają mocno połączone ze sobą i zabezpieczone przed przypadkowym obróceniem się względem siebie.

Dla odłączenia przewodu łącznikowego od wymienionego wyżej kurka wypustowego należy przekręcić przede wszystkim rączkę 10, dzięki czemu umożliwia się ustawienie się dźwigni 8 zpowrotem w położenie, uwidocznione na fig. 1. Szpon 9 zostaje wskutek tego wysunięty nazewnątrz z pomiędzy szponów 4, co umożliwia obrócenie części 16 złącza względem jego części 2 aż do wysunięcia się występów 18 z poza szponów 4.

W odmianie wykonania, uwidocznionej na fig. 6 — 10, część 2 złącza została pominięta. Dźwignia 8 jest osadzona w wahliwie na sworzniu 7, umieszczonym w uszkach 6, tworzących jedną całość z kurkiem wypustowym, a występy 18, rozmieszczone średnicowo przeciwległe, znajdują się w tym przypadku również na końcu kurka wypustowego 1.

Szpony 4 znajdują się na części 16 złącza, zaopatrzonej również w pierścień uszczelniający 17, dociskany bezpośrednio do czołowej powierzchni końca kurka wypustowego 1.

Działanie tego mechanizmu przy odłączaniu lub przyłączaniu przewodu łącznikowego do kurka wypustowego jest zasadniczo takie same, jak opisane powyżej w odniesieniu do odmiany wykonania wynalazku, uwidocznionej na fig. 1 — 5, i jest

łatwo zrozumiałe bez dalszych wyjaśnień.

Wynalazek nie ogranicza się, oczywiście, do tych poszczególnych odmian, opisanych powyżej i przedstawionych tytułem przykładu na rysunku, które mogą ulec pewnym zmianom bez wykroczenia jednak poza zakres wynalazku.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Złącze do łączenia końcowego kurka głównego przewodu ogrzewczego względnie hamulcowego pojazdów kolejowych lub innych z giętkim lub przegubowym przewodem ogrzewczym względnie hamulcowym, służącym do połączenia z sąsiednim pojazdem tego samego pociągu, znamienne tem, że posiada szpony (4), umieszczone na kurku końcowym (1) wymienionego wyżej głównego przewodu względnie na wkrętce (2) złącza, wkręcanej w ten kurek (1), oraz występy (18), znajdujące się na części (16) złącza, współdziałające z wymienionymi wyżej szponami (4), przyczem szpony (4) i występy (18) są sprzęgane ze sobą przez przekręcanie części (16) złącza z występami (18) względem szponów (4).

2. Złącze według zastrz. 1, znamienne tem, że posiada mechanizm ryglujący (8, 9, 10, 11), którego szpon (9) jest przystosowany do współdziałania z występami (18) złącza w celu zapobieżenia obracaniu się części (16) tego złącza względem kurka końcowego (1), gdy szpony (4) złącza są sprzężone z jego występami (18).

3. Odmiana złącza według zastrz. 1, znamienna tem, że szpony (4) znajdują się na części (16) złącza, przymocowanej do przewodu, służącego do połączenia z sąsiednim pojazdem, natomiast występy (18), współdziałające z temi szponami (4), znajdują się na kurku końcowym (1) głównego przewodu ogrzewczego względnie hamulcowego lub na przymocowanej do niego wkrętce (2).

4. Złącze według zastrz. 2, znamienne tem, że w mechanizmie ryglującym znajduje się dźwignia dwuramienna (8), osadzona wahliwie na końcu kurka końcowego (1) głównego przewodu ogrzewczego względnie hamulcowego, zaopatrzona w szpon (9), ukształtowany tak, jak i inne szpony (4) złącza, i wsuwany pomiędzy te szpony (4), dźwignia (8) zaś ryglowana jest przy tem ostatniem położeniu szponu (9) zapomocą rączki zatrzaskowej (10).

5. Odmiana złącza według zastrz. 4,

znamienna tem, że dźwignia ryglująca (8), będąca częścią mechanizmu ryglującego, osadzona jest wahliwie na części (2) złącza, wkręcanej w końcowy kurek (1) głównego przewodu ogrzewczego względnie hamulcowego.

The Westinghouse Brake
& Saxby Signal Co. Ltd.

Zastępca: Inż. M. Brokman,
rzecznik patentowy.

Fig. 3.

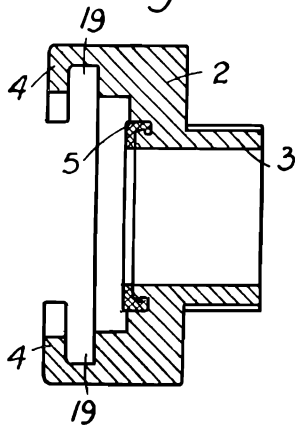


Fig. 2.

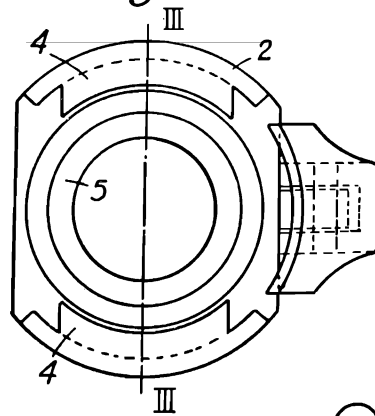


Fig. 4.

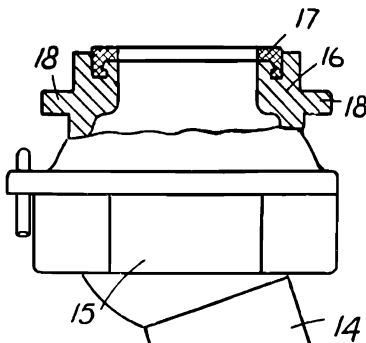


Fig. 1.

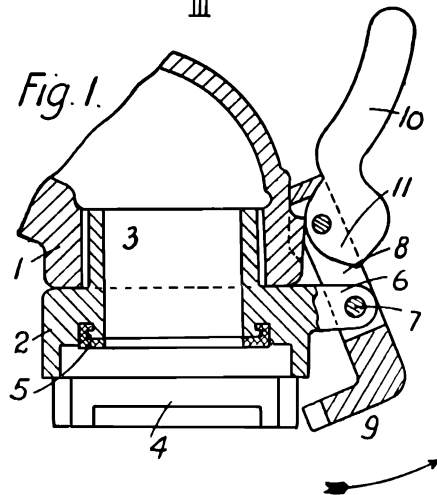


Fig. 5.

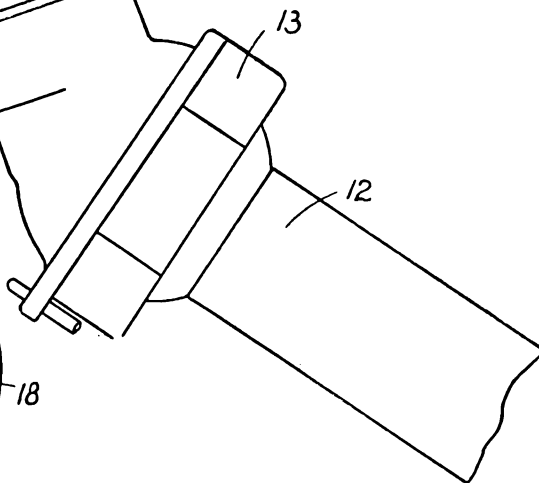
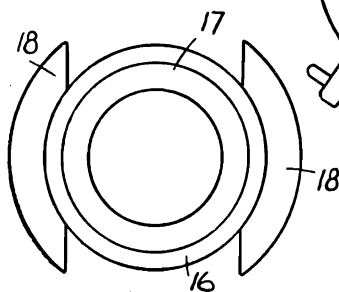


Fig. 8.

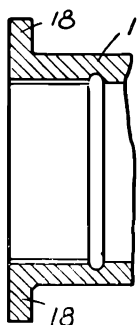


Fig. 7.

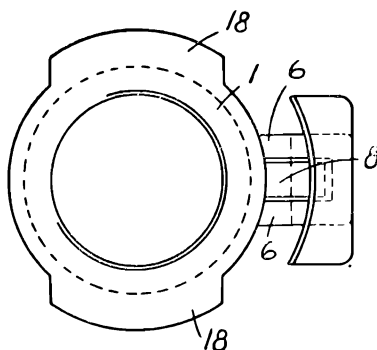


Fig. 9.

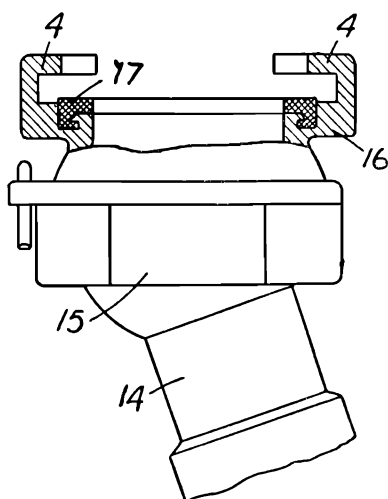


Fig. 6.

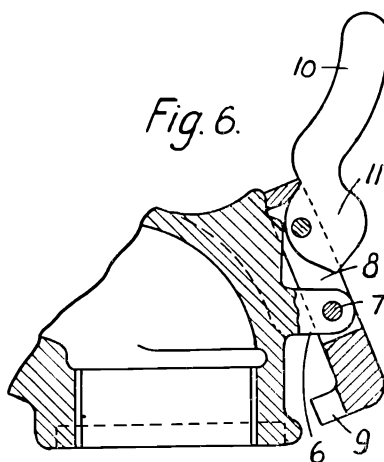


Fig. 10.

