

POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWAURZĄD
PATENTOWY
PRL

OPIS PATENTOWY

58158

Patent dodatkowy
do patentu

Kl. 20 e, 23

Zgłoszono: 31.V.1966 (P 114 837)

Pierwszeństwo: 16.VI.1965 Austria

MKP B 61 g

9/24

Opublikowano: 20.X.1969

UKD

Właściciel patentu: Simmering-Graz-Pauker Aktiengesellschaft für Maschinen-Kessel, — und Waggonbau, Wiedeń (Austria)

Zespół podpierający sprzęg cięglowo-zderzakowy

1 Przedmiotem niniejszego wynalazku jest zespół podpierający sprzęg cięglowo-zderzakowy, który umieszczony jest między dwoma pasami blachownicy łączącymi poprzecznice i podłużnice ostojnicy wagonu.

W znanych rozwiązaniach konstrukcyjnych tego zespołu stosowane są dwie równoległe i mające w zasadzie kształt trójkąta płyty dystansowe umieszczone na wysokości podłużnicy, przy czym w pobliżu wierzchołka tych płyt jest umieszczona ob-
sada sprzęgu cięglowo-zderzakowego. Przy tego rodzaju konstrukcji zespołu podpierającego jest możliwe osadzenie sprzęgu cięglowo-zderzakowego tylko od strony czołowej wagonu, nie jest natomiast możliwe jego osadzenie od spodu. Tę niedogodność usuwa zespół podpierający według wynalazku w ten sposób, że wolny pas blachownicy jest zaopatrzony w przebiegające w kierunku osi podłużnej wagonu wybranie umożliwiający osadzenie sprzęgu cięglowo-zderzakowego od dołu. Wybranie to jest przy tym utworzone przez odgięcie obrzeży obydwu symetrycznych względem osi części dolnego pasa blachownicy, które to obrzeża opierają się o górny pas blachownicy i są z nim połączone na przykład przez spawanie, tworząc łącznie z tym górnym pasem otwarty od dołu kanał.

Rozwiązanie według wynalazku ma prócz możliwości osadzenia sprzęgu cięglowo-zderzakowego w jego obsadzie zarówno od strony czołowej jak i od dołu — również tę zaletę, że umożliwia sto-

2 sunkowo znaczne zmniejszenie ilości spoin spawanych, a ponadto w stosunku do znanych płyt lub dźwigarów podpierających zmniejsza znacznie zużycie materiału.

5 Wynalazek jest przykładowo wyjaśniony na załączonym rysunku, na którym fig. 1 przedstawia zespół podpierający sprzęg cięglowo-zderzakowy w widoku z góry, fig. 2 — ten sam zespół w przekroju wzdłuż linii II—II na fig. 1, fig. 3 — zespół w przekroju wzdłuż linii III—III na fig. 1, a fig. 4 — zespół w przekroju wzdłuż linii IV—IV na fig. 1.

15 Jak to jest widoczne na rysunku zespół podpierający według wynalazku składa się z górnego pasa 1 blachownicy, z dolnego pasa 2 blachownicy, z odgiętymi obrzeżami 3, 4 oraz z elementów dystansowych 5, 6 i 7, 8 tworzących żebra poprzeczne między obydwojema pasami 1 i 2 blachownicy.

20 Dolny pas 2 blachownicy przedstawiony jest tylko połowicznie na fig. 1 i zaopatrzony w przedłużenia 9 i 10 wzdłuż osi podłużnej 19 wagonu. Górny pas 1 blachownicy ma w przybliżeniu kształt trójkąta i jest zaopatrzony w przedłużenia 11 i 12 w pobliżu wierzchołków tego trójkąta. Przedłużenia te łączą się z powierzchnią górnego pasa 1 blachownicy, zaś ich wewnętrzne obrzeża tworzą wzajemnie odstęp, który odpowiada w przybliżeniu szerokości kanału utworzonego przez odgięte obrzeże 3 i 4 dolnego pasa 2 blachownicy. Kanał ten jest od góry zamknięty przez pas 1 blachow-

nicy a od dołu otwarty tak, że umożliwia osadzenie od dołu nie przedstawionego na rysunku sprzęgu ciągłowo-zderzakowego wagonu.

Górny pas 1 i dolny pas 2 blachownicy są przyspawane do półki poprzecznicy 13 ostojnicy wagonu, przy czym górny pas 1 jest zaopatrzony w trzy równoległe do tej poprzecznicy wycięcia 14, 15, 16, zaś dolny pas 2 w odpowiadające im dwa wycięcia 17 i 18.

Dolny pas 2 blachownicy składa się z dwóch połówek, do których obustronnie leżących wzdłuż osi symetrii obrzeży przyspawane są pasy 3 i 4 blachy w kierunku osi podłużnej 19 wagonu. Pasy 3 i 4 tworzą w dolnym pasie 2 blachownicy wydrążenie, które z jednej strony jest wystarczająco szerokie aby mógł być w nim osadzony sprzęg ciągłowo-zderzakowy, z drugiej zaś koniec jego znajduje się w określonym odstępie od poprzecznicy 13 ostojnicy wagonu tak, że obydwie połówki dolnego pasa 1 blachownicy mogą być przy tej poprzecznicy wzajemnie połączone.

Żebra 5 do 8 są połączone zarówno z pasami 1 i 2 blachownic jak i z brzegowymi pasami 3 i 4 na przykład przez przyspawanie. Pasy 1 i 2 blachownicy są natomiast połączone na przykład przez przyspawanie z podłużnicami 20 i 21 ostojnicy wagonu, przy czym dolny pas 2 ma swoje obrzeża 22 i 23 znajdujące się w pobliżu podłużnic 20 i 21 ostojnicy wagonu tak odgięte do góry (fig. 2), że mogą być one bezpośrednio połączone na przykład przez przyspawanie z tymi podłużnicami.

Z fig. 2 widoczne jest ponadto, że poprzecznica 13 jest zaopatrzona w wycięcie 24 przez które sprzęg ciągłowo-zderzakowy może być również osadzony od strony czołowej wagonu.

Fig. 3 pokazuje natomiast, że część spodnia dolnego pasa 2 blachownicy jest zaopatrzona w dwie przymocowane do niej i poprzeczne do osi podłużnej wagonu podpory 25 i 26 służące do osadzenia w nich sprzęgu ciągłowo-zderzakowego, natomiast fig. 4 uwidacznia wyraźnie odgięte do góry pasy 3 i 4 obrzeża dolnego pasa 2 blachownicy tworzące otwarty do dołu kanał. Na końcu tego kanału przymocowana jest płyta 27 z wycięciem 28 (fig. 1), która w celu usztywnienia jest przyspawana nie tylko do pasów 1 i 2 blachownicy, ale również za pomocą kątowników 29 i 30 do końców pasów bocznych 3 i 4.

Zastrzeżenia patentowe

1. Zespół podpierający sprzęg ciągłowo-zderzakowy, który umieszczony jest między dwoma pasami blachownicy połączonymi z poprzecznicą

i podłużnicami ostojnicy wagonu, **znamienny tym**, że dolny pas (2) blachownicy jest zaopatrzony w przebiegające w kierunku osi podłużnej (19) wagonu wydrążenie do osadzenia od dołu sprzęgu ciągłowo-zderzakowego, które to wydrążenie utworzone jest przez odgięcie dwóch pasów (3 i 4) leżących obustronnie względem osi symetrii dolnego pasa (2) blachownicy w ten sposób, że opierają się one o górny pas (1) blachownicy i są z nim połączone na przykład przez przyspawanie, tworząc łącznie z nim otwarty od dołu kanał (fig. 4).

2. Zespół podpierający według zastrz. 1, **znamienny tym**, że koniec wycięcia dolnego pasa (2) blachownicy znajduje się w określonym odstępie od poprzecznicy (13) ostojnicy wagonu.
3. Zespół podpierający według zastrz. 1 i 2, **znamienny tym**, że między pasami (1 i 2) blachownicy umieszczone są połączone z nimi żebra (5 do 8), które połączone są również na przykład przez przyspawanie z odgiętymi do góry pasami (3 i 4).
4. Zespół podpierający według jednego z zastrz. 1—3, **znamienny tym**, że jest zaopatrzony w przymocowane do spodniej strony dolnego pasa (2) blachownicy i umieszczone poprzecznie do osi podłużnej (19) wagonu podpory (25 i 26) do osadzenia sprzęgu ciągłowo-zderzakowego.
5. Zespół podpierający według jednego z zastrz. 1—4, **znamienny tym**, że górny pas (1) blachownicy ma w przybliżeniu kształt trójkąta i jest zaopatrzony w trzy równoległe do poprzecznicy (13) wycięcia (14, 15, 16), zaś w pobliżu wierzchołków tego trójkąta jest zaopatrzony w przedłużenia (11 i 12) połączone z pasem (1) blachownicy i opierające się o pasy (3 i 4) dolnego pasa (2) blachownicy, przy czym tworzące między sobą odstęp, który odpowiada w przybliżeniu szerokości utworzonego przez te pasy (3 i 4) kanału.
6. Zespół podpierający według jednego z zastrz. 1—5, **znamienny tym**, że dolny pas (2) blachownicy wystaje łącznie z pasami (3 i 4) poza obręb wierzchołka trójkąta górnego pasa (1) blachownicy na odległość odpowiadającą w przybliżeniu długości łącznego kanału (fig. 1).
7. Zespół podpierający według jednego z zastrz. 1—6, **znamienny tym**, że dolny pas (2) blachownicy ma obrzeża (22 i 23) znajdujące się w pobliżu podłużnic (20, 21) ostojnicy wagonu odgięte do góry w ten sposób, że są one bezpośrednio połączone na przykład przez przyspawanie z tymi podłużnicami (20, 21) (fig. 2).

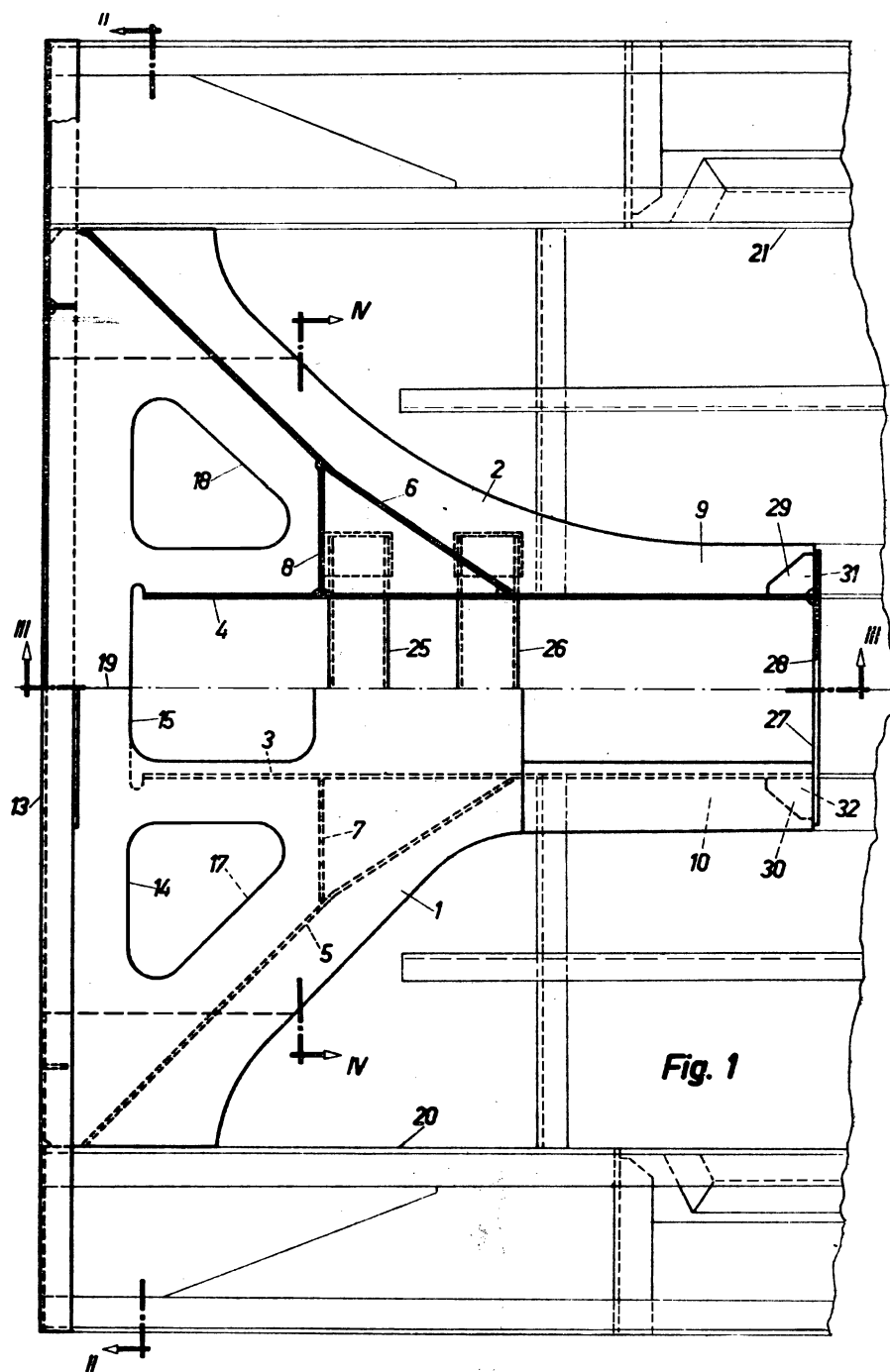
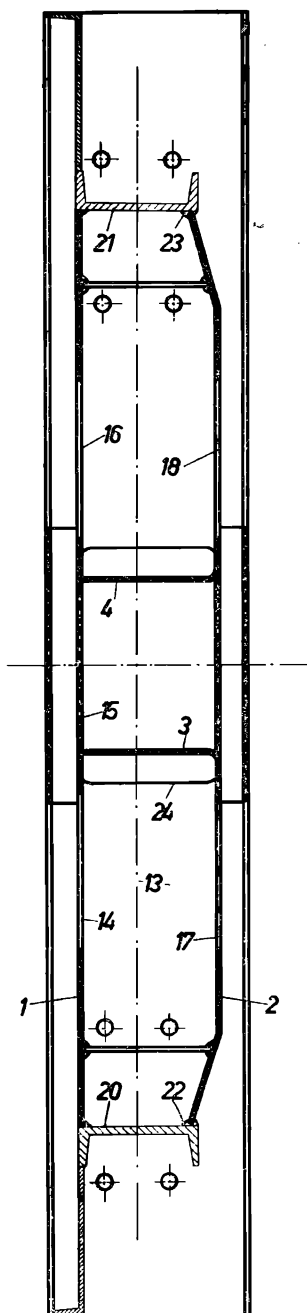


Fig. 2

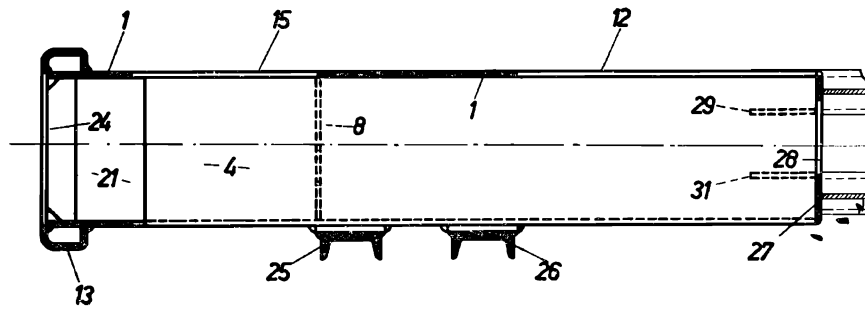


Fig. 3

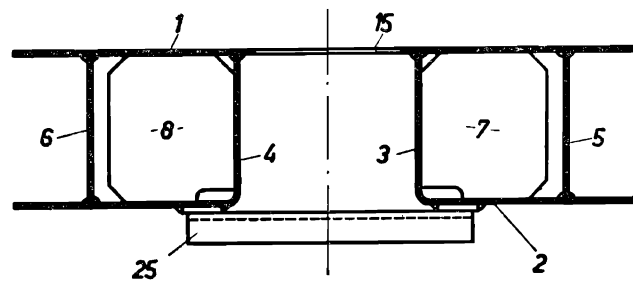


Fig. 4