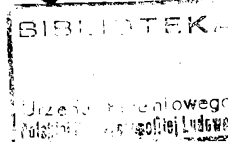


10 września 1928 r.

URZĄD PATENTOWY



0618 3/28



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIIS PATENTOWY

Nr 7772.

Kl. 20 e 10.

László Kürtössy
(Budapeszt, Węgry).

Sprzęg do wagonów kolejowych.

Patent dodatkowy do patentu Nr 6527.

Zgłoszono 11 grudnia 1925 r.

Udzielono 27 czerwca 1927 r.

Najdłuższy czas trwania patentu do 14 grudnia 1941 r.

Wynalazek dotyczy dalszych odmian wykonania sprzęgu według patentu Nr 6527. Głowica sprzęgłowa według patentu głównego posiada na powierzchni zderzakowej dwa wysoki, umieszczone naprzeciw siebie oraz między nimi dwa spoczniki, przy czym powierzchnia zderzakowa utworzona jest z czterech płaszczyzn prowadzących, ustawionych do siebie ukośnie, a przecinających się na osi podłużnej głowicy. Przy wykonaniu głowicy według niniejszego wynalazku uzyskuje się uproszczenie głowicy sprzęgłowej, jako też zmniejszenie wymiarów i ciężaru jej, bez zmiany skutecznej granicy uchwytu.

Głowica sprzęgłowa według wynalazku

posiada płaszczyznę zderzakową, po obu stronach pionowej środkowej płaszczyzny podłużnej i przebiegającą w kierunku bocznym, która to powierzchnia zderzakowa tworzy równocześnie także jeden wyskok; oprócz tego głowica posiada drugi wyskok, ograniczony z jednej strony przez płaszczyznę, ustawioną skośnie do pionowej, środkowej płaszczyzny podłużnej, zaś z drugiej strony przez płaszczyznę, ustawioną skośnie do poziomej, środkowej płaszczyzny podłużnej, przy czym oba wyskoki znajdują się naprzeciwko siebie.

W następnej odmianie głowicy sprzęgłowej, płaszczyzna rozciągająca się po obu stronach pionowej środkowej płaszczyzny

szczyzny podłużnej posiada występ sięgający w powierzchnię środkową, oraz posiada zagłębienie, służące do przyjęcia występu drugiej połowy głowicy.

Na rysunku przedstawione są przykłady wykonania głowicy sprzęgłowej. Fig. 1a i 1b przedstawiają w widoku z przodu i w rzucie poziomym przykład wykonania głowicy sprzęgłowej, opisanej w patencie głównym; fig. 2a i 2b przedstawiają przykład wykonania z występem; fig. 3a i 3b przedstawiają głowicę sprzęgłową, według fig. 2a i 2b z trzpieniem sprzęgłowym; fig. 3c przedstawia dwie zsunięte głowice sprzęgłowe; fig. 4a, 4b i 4c względnie 5a, 5b i 5c przedstawiają dwie dalsze odmiany wykonania w widoku z przodu w rzucie poziomym i w widoku z boku.

Na wszystkich figurach oznaczono: przez V_o — wysoki górny, zaś V_u — wysoki dolny. Płaszczyzna S rozciąga się po obu stronach pionowej płaszczyzny podłużnej $L_1 - L_1$ i służy do prowadzenia w kierunku bocznym, jak również do przejścia części sił zderzakowych.

W przykładzie wykonania według fig. 1a i 1b, dolny wysoki V_u utworzony jest przez płaszczyznę h , oraz płaszczyznę l . Nie jest koniecznem, aby płaszczyzna l rozciągała się przez całą szerokość głowicy. Płaszczyzna ta może być również krótszą, np. jak to oznaczono (linią kreską-kropka) na fig. 2a i 2b, nie zmieniając jednak granicy uchwytu. Płaszczyzna h sięga aż do poziomej środkowej powierzchni $L_2 - L_2$; część n płaszczyzny przebiega poziomo.

W przykładzie wykonania według fig. 2a i 2b, przewodnicza powierzchnia S jest zaopatrzona w występ, przebiegający mniej więcej w pionowej środkowej płaszczyźnie podłużnej. W celu utworzenia tego występu N , środkowa część płaszczyzny S przebiega, np. w kształcie sinusoidy. Przy sprzęganiu się dwóch głowic, w występy N zachodzą zagłębienia A . W celu uzyska-

nia nierozzerwalności połączenia głowic, muszą być one zabezpieczone przeciw rozchodzeniu się. W przykładzie wykonania według fig. 1a, 1b oraz 2a, 2b, można w tym celu zastosować sworznie, opisane w patencie głównym. W przykładzie wykonania według fig. 3a i 3b jako sprzęgło służy sworznie B , umieszczony przesuwnie w górnym wyskoku V_o , który w tym celu jest zgrubiony, przyczem sworznie ten B pozostaje pod działaniem sprężyny Z i zachodzi po zbiegu dwóch sprzęgających się głowic w zagłębienie F drugiej głowicy, które to zagłębienie przewidziane jest w odsadze D . Zaletą tego urządzenia jest to, że siły ciągnące i zderzakowe przenoszone zostają w jednym poziomie, to jest centrycznie. Urządzenie rozłączające sprzęg zapomocą przestawienia sworznia może być dowolnie ukształtowane.

Płaszczyzny R i T ustawia się tak że płaszczyzna R po sprzęgnięciu wagonów przylega do płaszczyzny T drugiej głowicy (fig. 3c). W tym wypadku przy końcu wślizgiwania się także i płaszczyzny R i T działają jako płaszczyzny prowadzące względnie zderzakowe. Płaszczyzna l może sięgać tylko do pionowej, środkowej płaszczyzny podłużnej $L_1 - L_1$, jak to wskazane w widoku z przodu na fig. 4a.

W celu osiągnięcia jeszcze prostszej i lżejszej głowicy, bez zmiany granicy uchwytu głowicy, można zmniejszyć dolny wysoki V_u względnie jego płaszczyzny prowadzące h i l do pasków l' i h' , tworzących krawędź K albo też zastąpić go poprostu przez kierownicę, jak to oznaczono na fig. 4a i 4c (zapomocą linii kreskowanych i kropkowanych h' , l'). Przy tym przykładzie wykonania górny wysoki V_o jest ścięty płaszczyzną f_1 , nachyloną do poziomej, środkowej płaszczyzny podłużnej. Płaszczyzna f_2 spocznika R_o , służy jako podpora dla płaszczyzny f_1 drugiej głowicy. Dzięki temu głowica sprzęgła w omawianym przykładzie może wyrównywać większe różnice

w przesunięciach bocznych i wysokości, niż przy powyżej opisanym przykładzie wykonania.

Przykład wykonania według fig. 5a—5c tem się różni w swej istocie od przykładu wykonania przedstawionego na fig. 3a — 3c, że płaszczyzny l i h są zmniejszone do dwóch pasków l' i h' , tworzących krawędź. Dolny wyskok Vu może wówczas być zastąpiony przez człon chwytający Vu (fig. 5a—5c).

Granica uchwytu głowicy może być łatwo przez to powiększona, że dolna krawędź u płaszczyzny R zostanie skierowana skośnie do poziomej środkowej płaszczyzny podłużnej, jak to uwidoczniło na fig. 5a i 5c.

Bez znacznego powiększenia ciężaru głowicy, można zastosować na tejże głowicy dalsze człony chwytające i kierownicze t_1, t_2 (fig. 4a—4c i 5a—5c).

Człon chwytający Vu (fig. 5b) może być umieszczony także i z przodu tak, że przy wślizgiwaniu się dwóch głowic w siebie zostaje usunięta w zupełności przedewszystkiem różnica wysokości, a potem dopiero różnica boczna.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Sprzęg do wagonów kolejowych według patentu Nr 6527, znamienny tem, że płaszczyzna (S) prowadząca w kierunku bocznym, rozciąga się po obu stronach pionowej, środkowej płaszczyzny podłużnej, tworząc równocześnie jeden z wyskoków (Vo), oraz że drugi wyskok (Vu) u-

tworzony jest płaszczyzną prowadzącą, ustawioną skośnie do pionowej, środkowej płaszczyzny podłużnej i płaszczyzną prowadzącą, ustawioną skośnie do poziomej, środkowej płaszczyzny podłużnej.

2. Sprzęg według zastrz. 1, znamienny tem, że posiada występ (N), umieszczony na jednej z płaszczyzn prowadzących, a sięgający w pionową, środkową płaszczyznę podłużną głowicy, oraz że posiada zagłębienie (A), służące do pomieszczenia występu (N) drugiej głowicy.

3. Sprzęg według zastrz. 1, znamienny tem, że tworząca bocznej płaszczyzny prowadzącej (S) w swej środkowej części, sięgającej w pionową, podłużną płaszczyznę środkową, przebiega według sinusoidy.

4. Sprzęg według zastrz. 1 i 3, znamienny tem, że wyskok przeciwległy bocznej płaszczyźnie prowadzącej (S) zastąpiony jest członem chwytającym (Vu), nachylonym do występu (N) głowicy.

5. Sprzęg według zastrz. 1 — 4, ze sworzniem sprzęgłowym, znamienny tem, że sworznię (B) umieszczony jest w tej samej wysokości co występ (N).

6. Sprzęg według zastrz. 1 — 5, znamienny tem, że posiada krawędź prowadzącą (u), przebiegającą z boku płaszczyzny prowadzącej (S), skośnie do poziomej środkowej płaszczyzny podłużnej (fig. 5a do 5c).

László Kürtössy.

Zastępca: Dr. techn. A. Bolland,
rzecznik patentowy.

