

5 czerwca 1931 r.

B61g 9/02

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 13524.

Kl. 20 e 11.

Scharfenbergkupplung Aktiengesellschaft
(Berlin, Niemcy).

Sztywny sprzęg zderzaka środkowego.

Zgłoszono 3 marca 1928 r.

Udzielono 11 kwietnia 1931 r.

Pierwszeństwo: 4 marca 1927 r. (Niemcy).

Znane już są sztywne sprzęgi zderzaków środkowych, które stosownie do swej nazwy łączą zderzak środkowy ze sztywnym trzonem sprzęgu. Sztywne te sprzęgi, połączone przegubowo z podwoziem, zapewniają wymaganą giętkość połączenia wozów zarówno w kierunku pionowym, jak i poziomym. Sprzęgi te podpierane są sprężyste w sposób znany w czołowej części wozu i wykonywane są obecnie w ten sposób, że na trzonie sprzęgu umieszcza się sprężyny pociągowe i uderowe.

Korzystnem jest wówczas oddzielenie głowicy zderzaka od wymienionych wyżej sprężyn, osadzonych w trzonie sprzęgu.

W myśl wynalazku głowica zderzaka

łączy się z przyrządem pociagowym zapomocą specjalnej obręczy.

Podobna budowa sztywnego sprzęgu zderzaka środkowego umożliwia łatwe założenie go, dogodną wymianę uszkodzonej głowicy oraz sprawdzenie sprężyn po usunięciu głowicy. Połączenie resoru podporowego sztywnego sprzęgu z częścią dolną obręczy daje możliwość wyjęcia i wymienienia głowicy zderzaka po zdjęciu części górnej tej obręczy, przyczem przyrząd pociagowy pozostaje w części dolnej wzmiankowanej obręczy w położeniu niezmiennem na swym resorze.

Fig. 1, 2 i 3 przedstawiają przykład wykonania w myśl wynalazku sprzęgu zde-

rzaka środkowego, a mianowicie fig. 1 — w widoku z boku, fig. 2 — w podłużnym przekroju płaszczyzną poziomą, fig. 3 — w przekroju poprzecznym płaszczyzną pionową, oddzielającą głowicę zderzaka od przyrządu pociągowego.

Głowica zderzaka *a* i osłona *b* sprężyny przyrządu pociągowego i uderowego posiadają w miejscu swego zetknięcia zgrubienia, które umożliwiają dokładne połączenie obu części przez osadzenie na nich obręczy *c*, zamocowanej śrubami *e*. Dolna połowa obręczy tej spoczywa po zwolnieniu śrub *e* na resorze *f*; część górną obręczy *c* można więc zdjąć, co umożliwi usunięcie głowicy *a* bez poruszenia sprężyny pociągowej i uderowej, spoczywającej w części dolnej obręczy. Osłonę *b* sprężyny stanowi walec, zaopatrzony na końcu w zgrubienie zewnętrzne lub wewnętrzne.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Sztywny sprzęg zderzaka środkowego, w którym głowica zderzaka wykonana jest oddzielnie od sprężyn pociagowych i uderowych, osadzonych na trzonie zderzaka, znamienny tem, że głowica zderzaka (*a*) połączona jest z osłoną (*b*) tych sprężyn zapomocą specjalnej obręczy (*c*).

2. Sztywny sprzęg według zastrz. 1, znamienny tem, że połączenie głowicy z osłoną sprężyn ma miejsce na sprężystej podporze sprzęgu, przyczem podpora ta w kształcie resoru przymocowana jest do dolnej tylko części obręczy (*c*).

Scharfenbergkupplung
Aktiengesellschaft.

Zastępca: K. Czempiński,

rzecznik patentowy.

Fig.1

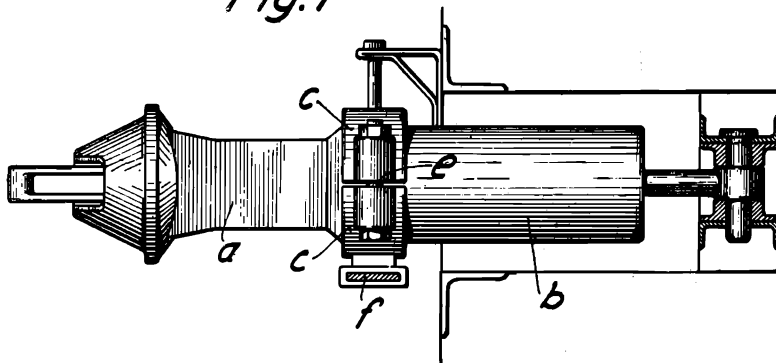


Fig.2

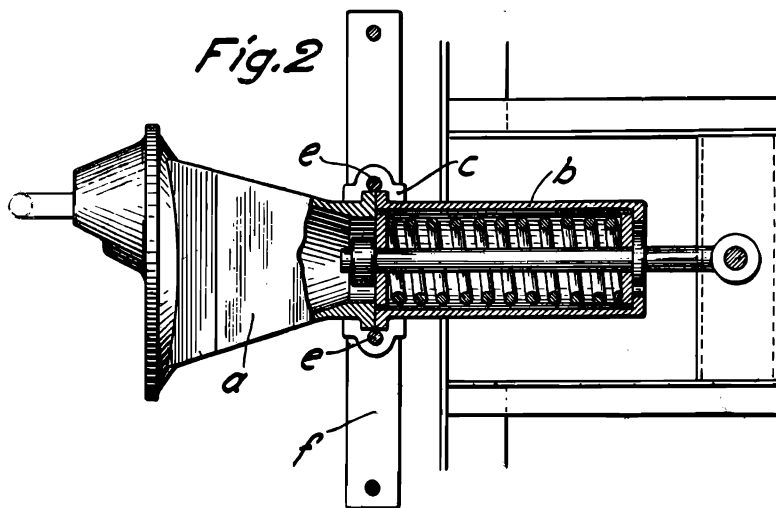


Fig.3

