

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 13713.

Kl. 20 c 22.

Faustyn Piasek
(Płock, Polska).

Samoczynny łącznik przewodów do ogrzewania, hamulców i oświetlenia wagonów kolejowych.

Zgłoszono 2 sierpnia 1928 r.

Udzielono 9 maja 1931 r.

Samoczynny łącznik służy do łączenia i rozłączania przewodów, doprowadzających do wagonów parę, powietrze do hamulców, gaz lub prąd elektryczny. Czynności te następują przy zbliżaniu się do siebie lub rozłączaniu wagonów, zaopatrzonych w łącznik według wynalazku.

Rysunek uwidacznia przykład wykonania łącznika. Fig. 1 przedstawia łącznik przy zetknięciu się jego części w chwili, gdy wagony jeszcze nie zbliżyły się do siebie na tyle, by mogły być złączone, fig. 2 — tenże łącznik po złączeniu ze sobą wagonów, przyczem uwidocznione są napięte sprężyny, dociskające do siebie obie części łącznika, fig. 3 — widok łącznika z boku.

Samoczynny łącznik składa się z dwóch

części, z których jedna 1 przedstawia stożek, druga zaś 2 — walec z odpowiednim wydrążeniem stożkowym. Stożek umieszczony jest pod zderzakiem lub obok niego, walec z wydrążeniem stożkowym — pod lub obok drugiego zderzaka. Części w ten sposób rozmieszczone, że z obydwóch stron wagonu znajdują się i stożek i walec, nie wymagają odwracania wagonu, gdyż zawsze stożek znajdzie się naprzeciw wydrążenia. Przez środek stożka 1 i stożkowego wydrążenia walca 2 przechodzi kanał 3. W podstawę stożka 1 walca 2 wkręcone są rury 4. Każda z rur 4 może również stanowić jedną całość ze stożkiem względnie walcem łącznika. Rury te mają na końcu gwint 5 do połączenia ich z ela-

stycznymi rurami 6. Rura 4 zabezpieczona jest przed wysunięciem się ze swej prowadnicy 8 zapomocą odsady 7. W prowadnicach 8, podtrzymujących rury, znajdują się sprężyny 9, dociskające ku sobie obie części łącznika. W każdej części łącznika po stronie rury 4 znajduje się kurek 10, służący w razie potrzeby do zamknięcia kanału.

Stożek 1 i wydrążenie stożkowe w walcu 2 muszą być dokładnie do siebie dopasowane przez staranne oszlifowanie w celu zapewnienia pomiędzy temi częściami szczelności. Części te można uszczelnąć również odpowiednim pakunkiem, jednak duże powierzchnie stykających się części stożka i wydrążenia stożkowego przy dokładnem doszlifowaniu i posmarowaniu mineralnym tłuszczem w zupełności zapewniają uszczelnienie. Jeżeli łącznik służyć ma do przewodów elektrycznych, pakunki lub tłuszcz są zbyteczne; w tym przypadku musi być metaliczne zetknięcie się tych dwóch części, natomiast nie jest wymagane wspomniane uszczelnienie. W prowadnicach 8 zamiast rur 4 mogą być przeprowadzone przewody elektryczne, wówczas wymiary stożka, wydrążenia i sprężyn będą znacznie mniejsze. Również stają się zbyteczne kurki 10, przyczem części takiego łącznika mogą być umocowane w dowolnem miejscu wagonu.

Przy zbliżaniu się do siebie wagonów, stożki 1 wsuwają się do swych wydrążeń i

zostają coraz mocniej przyciskane do siebie sprężynami 9, znajdującymi się w nieruchomych prowadnicach 8, przymocowanych do wagonu. Po złączeniu wagonów sprężyny 9 są ściśnięte i pozostają w napiętym stanie, zapewniając szczelne przyleganie stożka do powierzchni stożkowego wydrążenia walca 2. Wskutek ściśnięcia sprężyn 9 rury, stanowiące zakończenie stożka lub wydrążenia, wsuwają się nieco do prowadnic 8. Nakrętki końcowe 5 odsuwają się od ścian 11 wagonu i całość staje się ruchoma wzdłuż swej osi i niewrażliwa na wszelkie ruchy i odchylenia wagonów.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Samoczynny łącznik przewodów do ogrzewania, hamulców i oświetlenia wagonów kolejowych, znamieny tem, że składa się ze stożka (1) i walca z wydrążeniem stożkowym (2), szczelnie do siebie przylegających, przyczem zarówno stożek, jak i walec zaopatrzone są w kanał (3).

2. Samoczynny łącznik według zastrz. 1, znamieny tem, że posiada sprężyny (9), oparte końcami o nieruchomą ścianę prowadnicy (8) i odsadę pierścieniową (7), znajdującą się na rurze, które to sprężyny przyciskają do siebie stożek i walec z wydrążeniem stożkowym.

Faustyn Piasek.

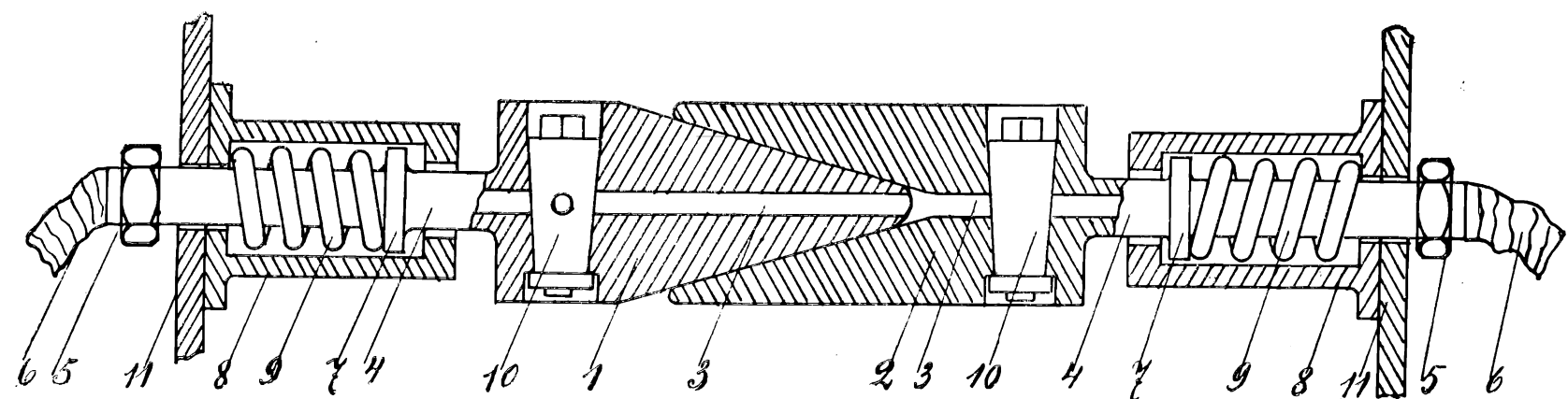


Fig. 1.

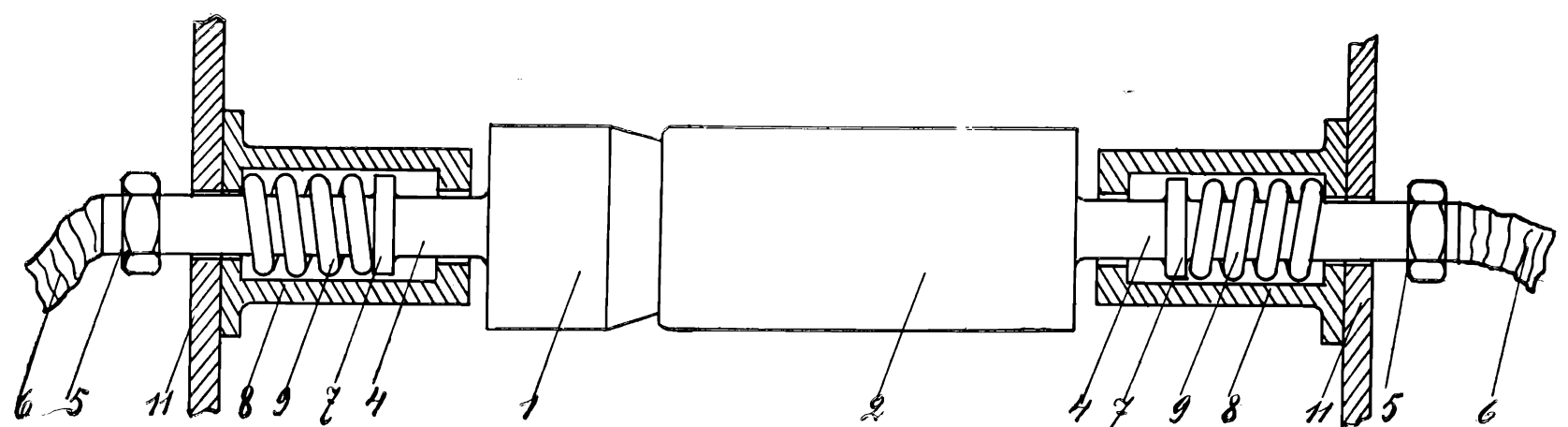


Fig. 2.

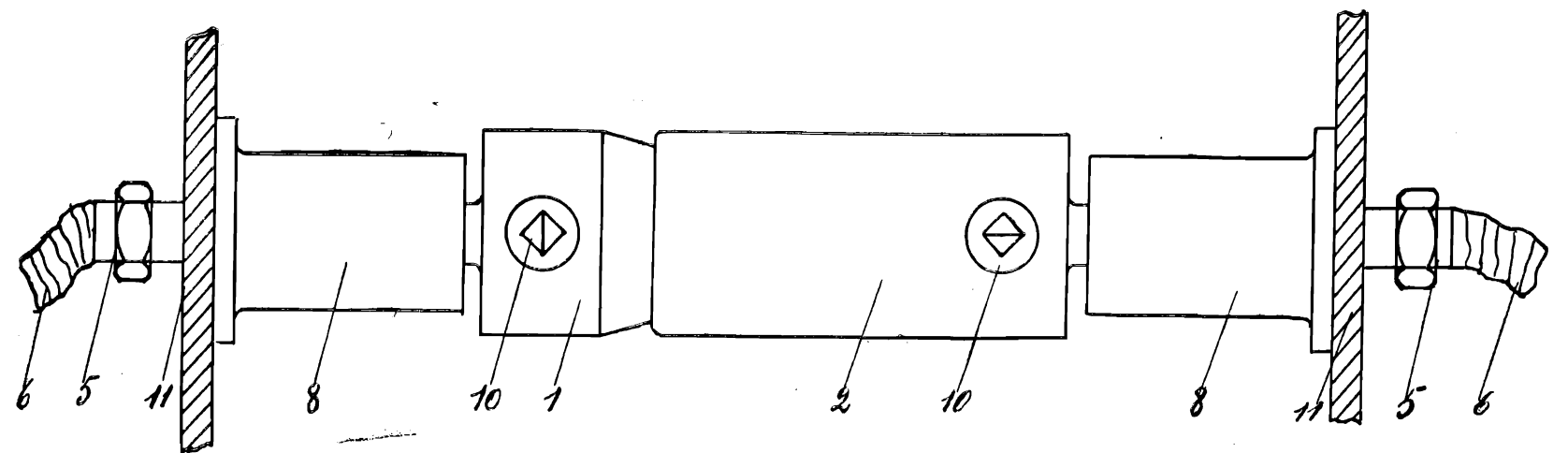


Fig. 3.