

15 lutego 1928 r.

6614 24/00



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 8252.

Kl. 20 c 22.

Firma Alex. Friedmann
(Wiedeń, Austrija).

Łącznik rur do ogrzewania wagonów kolejowych.

Zgłoszono 7 września 1925 r.

Udzielono 10 stycznia 1928 r.

Pierwszeństwo: 17 września 1924 r. (Austrija).

Obie części łączników rur do ogrzewania przy wagonach kolejowych zostają w nowszych czasach zaopatrywane w szpony i haki. Połączenie obu części łącznika wykonywa się przytem w ten sposób, że znajdująca się na dolnej stronie łącznika szpona zostaje włożona w szponę drugiego gniazda, poczem znajdujące się na górnej stronie gniazd haki zostają założone. Każda połówka łącznika otrzymuje na swej powierzchni czołowej pierścień uszczelniający, który w stanie sprzężonym znajduje się naprzeciw pierścienia uszczelniającego drugiej połówki.

Opisane urządzenie sprzęgania gniazd obu połówek łącznika posiada tę wadę, że połączenie, gdy nie jest napełnione parą, jest bardzo luźne, a nawet i w wypadku,

gdy para wypełnia je, to występujące przy ruchu wagonów siły umożliwiają, wbrew działaniu pary, tak znaczną ruchliwość obu połówek łącznika, że pierścień uszczelniający zużywa się w przeciągu krótkiego czasu i muszą być wymienione, przyczem najbardziej szkodliwe działanie wywierają przesunięcia w płaszczyźnie uszczelnienia.

Niniejszy wynalazek ma na celu usunięcie powyższej wady przez takie połączenie obu połówek łącznika, by ich wzajemne względem siebie położenie było zupełnie zabezpieczone. W tym celu zostaje każda część łącznika zaopatrzona w czop na jednej części i w otwór w drugiej w ten sposób, by czop jednej części dokładnie wchodził do otworu drugiej części. W ten sposób zostają obie części zupełnie za-

bezpieczone zarówno od obrotu względem siebie, jak i od przesunięcia w płaszczyźnie uszczelnienia. Do zabezpieczenia gniazd w kierunku osiowym mogą być zastosowane sprężyny, działające podobnie, jak ciśnienie pary. Sprężyny te najlepiej umieszczać w otworach, przeznaczonych do przyjęcia czopa i umieszczać je w ten sposób, by miały dążność do wycisnienia tego czopa. Wskutek takiego urządzenia zostają pierścienie uszczelniające zabezpieczone od mechanicznych uszkodzeń, trwałość ich znacznie się przeto powiększa. Urządzenie przedstawia prócz tego i tę zaletę, że połączenie części łącznika jest napięte nawet i bez pary, co tworzy ochronę pierścieni uszczelniających od uszkodzeń. Zaletę urządzenia stanowi i to, że rozłączenie łącznika jest znacznie uproszczone, ponieważ przy podniesieniu łączących haków obie połowy łącznika rozpadają się same przez się, natomiast z drugiej strony przy sprzęganiu tych połówek siła sprężyn może być łatwo pokonana przez naciśnięcie połówek łącznika jednej do drugiej.

Na rysunku przedstawiony jest przykład wykonania wynalazku w perspektywie i w przekroju. Części łącznika oznaczone są przez a, a_1 ; b, b_1 oznaczają szpony przy dolnej stronie łącznika; c, c_1 — haki na górnej stronie łącznika; d, d_1 — pierścienie uszczelniające, wykonane zwykle z gumy i utrzymywane zapomocą dławików e, e_1 . Do części łącznika przylegają rury f, f_1 . Każda część łącznika zaopatrzona jest w dwa nadlewki g i h , względnie g_1 i h_1 , przyczem jeden nadlew zaopatrzony jest w czop i , względnie i_1 , a drugi posiada odpowiedni otwór j, j_1 . W tym otworze znajduje się mały krążek k, k_1 , na który wywiera ciśnienie sprężyna l, l_1 . Dławiki m, m_1 służą do na-

ciskania sprężyn. Czopy i, i_1 są zaostrzone, by przy sprzęganiu albo odprzeganiu łącznika nie wywoływać zacinania się. Luz pomiędzy czopem i odpowiednim otworem może być w stanie sprzężonym tak mały, że obie części łącznika stanowią jakby jedną całość. Ponieważ czopy w tych warunkach nie zużywają się, to całe urządzenie jest trwałe i dokładność jego nie zmniejsza się.

Przez umieszczenie czopów w odpowiednio wielkiej odległości od osi łącznika możliwe jest sprzęganie ze zwykłym łącznikiem, ponieważ czop leży wtedy poza drugim łącznikiem.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Łącznik rur do ogrzewania wagonów kolejowych, w którym obie połówki łącznika połączone są ze sobą zapomocą szpon (b, b_1) i haków (c, c_1), znamienne tem, że posiada urządzenie zabezpieczające do zapobieżenia małym ruchom połówek łącznika podczas jazdy, które ustala połówki łącznika względem siebie i uniemożliwia ich obrót i przesunięcia boczne, jak również i przesunięcie w płaszczyźnie uszczelnienia.

2. Urządzenie według zastrz. 1, znamienne tem, że jako zabezpieczenie od bocznych przesunięć połówek łączników względem siebie zastosowane są stały czop (i) i stały otwór (j), przyczem czopy jednej połowy łącznika dokładnie pasują do otworów drugiej połowy i że w każdym otworze (j) umieszczona jest sprężyna, naciskająca czop (i).

Firma Alex. Friedmann.

Zastępca: M. Brokman,
rzecznik patentowy.

Fig. 1

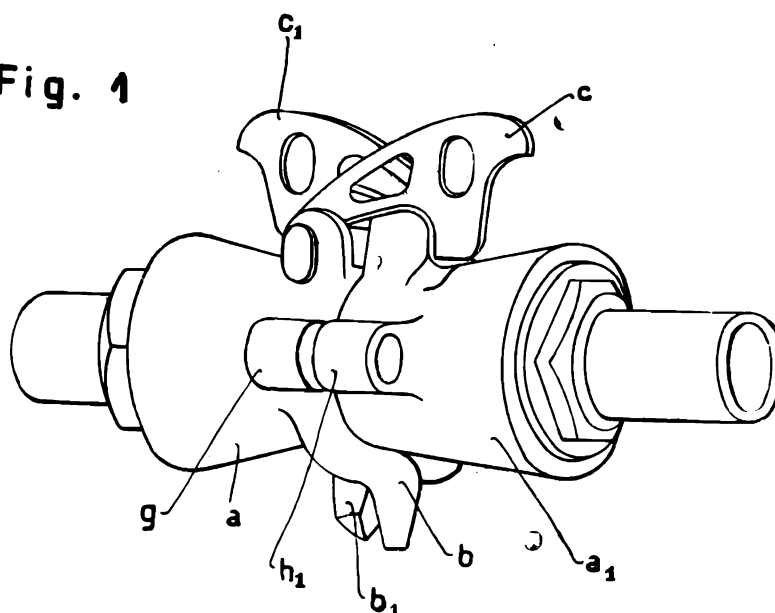


Fig. 2

