

Warszawa, 12 czerwca 1937 r.

URZĄD PATENTOWY



B 61 d 27/00

KA

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 24849.

Kl. 20 c, 22.

Zulfikar Nuhanović
(Serajewo, Jugosławia)
i L. Lujo Harazim
(Białogród, Jugosławia).

Łącznik do przewodów parowych i powietrznych przy wagonach kolejowych.

Zgłoszono 31 sierpnia 1934 r.

Udzielono 20 kwietnia 1937 r.

Pierwszeństwo: 2 września 1933 r. (Jugosławia).

Znane wady węzów gumowych, stosowanych dotychczas przy łączeniu ze sobą głównych przewodów ogrzewczych w wagonach kolejowych, a mianowicie rozkładanie się gumy i przedostawanie się jej cząstek do urządzeń odprowadzających parę, wywołały dążenie do zastąpienia węzów gumowych rurami żelaznymi.

Skonstruowane w tym celu łączniki nie nadawały się jednak do zastosowania w praktyce, gdyż były zbyt skomplikowane i drogie, a ponadto zbyt czułe na wpływy mechaniczne, wskutek czego w praktyce trzeba było nadal stosować węże gumowe

pomimo ich wad i związanych z tym wielkich kosztów konserwacji.

Wynalazek usuwa wymienione powyżej wady w sposób prosty i względnie tani, zwłaszcza jeśli się weźmie pod uwagę, że łącznik według wynalazku może być bez znacniejszych napraw w użyciu przez 10 do 12 lat.

Na załączonym rysunku przedstawiony jest przykład wykonania łącznika według wynalazku. Fig. 1 przedstawia łącznik w widoku z góry, przy czym jedno ze złączy tego łącznika przedstawione jest w przekroju, natomiast fig. 2 przedstawia w po-

większeniu przekrój zaworu do odprowadzania wody, pochodzącej z kondensacji.

Złącze przegubowe utworzone jest z dwustopniowej tulei 6, osadzonej na końcu jednego łączonego odcinka rurowego 1'. Do tej tulei wchodzi koniec drugiego łączonego odcinka rurowego 1, zaopatrzonego w kołnierz, wykonany w postaci pierścienia 8, zamocowanego trzpieniem 7. Na schodkowym występie 13 tulei 6 spoczywa pierścień 10, stanowiący oparcie dla pierścieni uszczelniających 11, dociskanych za pośrednictwem pierścienia 3 i nakrętki 2, luźno osadzonej na rurze 1 i dokręcanej na zewnętrznym gwincie tulei 6. Pierścień 10 umożliwia bardzo mocne zaciśnięcie pierścieni uszczelniających 11 bez obawy unieruchomienia rury 1, gdyż pomiędzy pierścieniem 10 i kołnierzowym pierścieniem 8 pozostaje stale pewien luz, wynoszący 2 — 3 mm. Dzięki temu niezależnie od zaciśnięcia uszczelnienia i ciśnienia, panującego w rurze 1, obrót tej rury jest zawsze możliwy. Do zabezpieczenia nakrętki 2 od odkręcania się służy przeciwnakrętka 5.

Jak wykazała praktyka, wzajemny obrót łączonych ze sobą rur o 360° jest zapewniony bez powstawania nieszczelności nawet przy największych ciśnieniach wewnętrznych. Duże znaczenie posiada okoliczność, że na całej długości złącza przegubowego według wynalazku przepływ jest prostoliniowy, a zatem nie może powstać zapchanie przewodu szczeliwem.

W czasie prób, dokonanych na normal-

nych kolejach, stwierdzono, że dla należytego działania urządzenia według wynalazku należy w nim zastosować przynajmniej cztery lub pięć opisanych powyżej złącz. Jest rzeczą oczywistą, że można stosować te złącza i w większej liczbie.

Zastrzeżenie patentowe.

Łącznik do przewodów parowych i powietrznych przy wagonach kolejowych, składający się z odcinków rurowych, wygiętych w postaci kolan i uszczelnionych względem siebie dławikami, znamienny tym, że połączenie poszczególnych odcinków rurowych ze sobą uskutecznione jest w taki sposób, że tuleja (6), stanowiąca zakończenie jednego odcinka rurowego (1'), jest zaopatrzona wewnątrz w schodkowy występ (13), na którym opiera się pierścień (10), który przylega z kolei do szczeliwa (11), umieszczonego również w tej tulei (6), i przejmuje cały jego nacisk, za tym zaś schodkowym występem (13) tulei (6) umieszczony jest z pozostawieniem pewnego nieznacznego luzu od tego występu (13) pierścień (8), nasadzony w postaci kołnierza na końcu drugiego łączonego odcinka rurowego (1), wchodzącego do tej tulei (6).

Zulfikar Nuhanowić.

L. Lujó Harazim.

Zastępca: Inż. J. Wyganowski,
rzecznik patentowy.

