

15 listopada 1927 r.

URZĄD PATENTOWY



BIBLIOTEKA

Urzedu Patentowego
Polskiej Rzeczypospolitej

2

27/00

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIIS PATENTOWY

Nr 6321.

Kl. 20 c 22.

Firma Alex. Friedmann
(Wiedeń, Austria).

Zasuwa nastawna do głównego przewodu parowego wagonów kolejowych.

Zgłoszono 19 stycznia 1924 r.

Udzielono 18 listopada 1926 r.

Przy zasuwach nastawnych do głównego przewodu parowego wagonów kolejowych trzeba otwierać zasuwę jeszcze przed ogrzaniem jej przez parę. Ponieważ według przepisu złącza grzejne po przyjeździe pociągu na stację końcową zostają zdjęte i nastawne zasuwki muszą przytem być zamknięte, to zdarza się bardzo często, że pozostają one w tem położeniu, aż do następnego ogrzania. Uruchomienie organu, zamykającego dopływ pary, w stanie oziębionym jest przy mrozie możliwe tylko przy użyciu siły, ponieważ zwilżone ruchome części przy zamarzaniu zaciskają się i z tego powodu muszą one być nietylko dostatecznie silnie zbudowane dla możliwości wytrzymania dużych sił, ale również stosunek ramion dźwigni musi być odpo-

wiednio obrany tak, żeby zasuwka mogła być otwierana bez użycia młota.

Ale i w takich wypadkach przy tego rodzaju zasuwach nastawnych występuje większa trudność, polegająca na tem, że na dnie oprawy zasuwki pozostaje warstwa lodu, przeszkadzająca ruchowi kołnierza zasuwki, a przy uruchomieniu siłą zasuwki w stanie zamrożonym można łatwo ją uszkodzić.

Wady powyższe zostają według wynalazku usunięte przez to, że przy otwarciu zasuwki zostaje ona podniesiona ku górze tak, że gdy w oprawie zasuwki znajduje się warstwa lodu, to kołnierz zasuwki zostaje wyciągany z lodu, wskutek czego możliwe jest wogóle otwieranie zasuwki bez uszkodzenia, a nawet przy pomyślnych warunkach.

kach przekładni — przy użyciu małego wysiłku. Prócz tego, przez to urządzenie powstaje jeszcze i ta korzyść, że przy otwarciu położeniu mechanizm zasuwu nie znajduje się na drodze przepływającej pary, wskutek czego ma miejsce stały przepływ pary.

Ponieważ przy prostokątnym przekroju poprzecznym przepływu jest niedopuszczalny obrót zasuwu, to należy starać się, aby kołnierz zasuwu nie zmienił swojego położenia podczas ruchu. Zastosowanie kierowniczych listew ma tę wadę, że kołnierz zasuwu mógłby się zgąć i do wąskiej przestrzeni pomiędzy kierownicę i kołnierz zasuwu mogłyby się przedostać obce ciała. Obydwie niedogodności według wynalazku zostają usunięte przez to, że zabieranie kołnierza suwaka albo włączonej części odbywa się w dwóch punktach, dzięki czemu położenie tego kołnierza pomimo swobodnej ruchliwości jest zabezpieczone. W tym celu ramię wahadłowe, uruchamiające kołnierz zasuwu, zostaje wykonane albo podwójnie albo w kształcie widełek. Na załączonym rysunku fig. 1 — 4 uwidaczniają przykłady wykonania wynalazku.

Krzywka 1 złącza tworzy jednocześnie zwierciadło zasuwu; oprawa 2 zawiera mechanizm poruszający, zasuwę 3, zabierak 4, wahadłowe ramiona 5 i 6, pomiędzy którymi umieszczona jest sprężyna 7, przyci-

skająca zasuwę do jej zwierciadła i wał 8, na którym umocowany jest uchwyt 9. 10 oznacza kanał, umożliwiający przy zamkniętym złączu wydmuch zawartej w nim pary do atmosfery.

Para może płynąć przez urządzenie w prostym kierunku, ponieważ przejściowy otwór 11 znajduje się możliwie blisko przy spodzie oprawki. Wskutek prostokątnego wykonania otworu przepływowego ze stosunkowo dużą szerokością i małą wysokością staje się wielkość podnoszenia zasuwu, a wraz z tem i długość wahadłowego ramienia, mała, dzięki czemu przy zwykłej długości uchwytu ma miejsce większa przekładnia i zamrożniętą zasuwę można uruchomić zapomocą stosunkowo małej siły.

Zastrzeżenie patentowe.

Zasuwa nastawna do głównego przewodu parowego wagonów kolejowych z otworem przepływowym, którego szerokość jest znacznie większa od wysokości, znamienna tem, że przy otwartem położeniu zasuwu kołnierz jej znajduje się ponad otworem przepływowym.

Firma Alex. Friedmann.

Zastępca: M. Brokman,
rzecznik patentowy.

Fig. 1

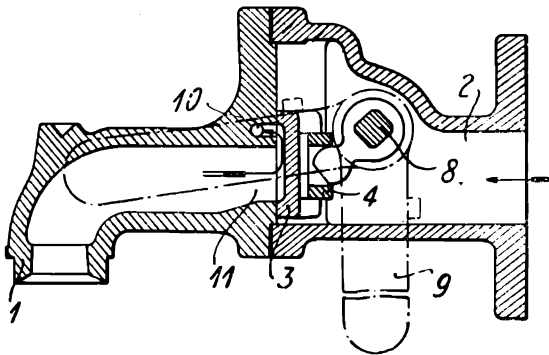


Fig. 4

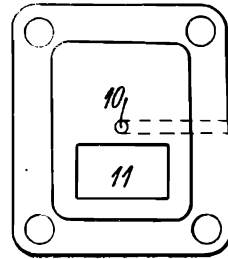


Fig. 2

