

24 listopada 1927 r.

URZĄD PATENTOWY



B61g 3/04

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIŚ PATENTOWY

Nr 7841.

Kl. 20 e 13.

Knorr-Bremse Aktiengesellschaft
(Berlin, Niemcy).

Samoczynny sprzęg kłowy do wagonów.

Zgłoszono 22 maja 1924 r.

Udzielono 30 czerwca 1927 r.

Wynalazek niniejszy dotyczy samoczynnego sprzęgu do wagonów kolejowych, który nie posiada ani sprężyn, ani ruchomych kłów lub podobnych części. W sprzęgu tym szczepiające się ze sobą głowice zabezpieczają się w położeniu sprzężonym zapomocą klinów, przesuwalnych wewnątrz głowic w kierunku podłużnym. Znane sprzęgi tego rodzaju posiadają tę niedogodność, że kształt głowic utrudnia w pewnych warunkach sprzęganie, zwłaszcza gdy podłużne linie środkowe tychże utworzą na łukach toru kąt mniej lub więcej rozwarty, a wagony zderzą się silnie, usiłując wskutek tego odtoczyć się od siebie. Tę niepewność działania usuwa wynalazek niniejszy w sposób wyjaśniony poniżej.

Fig. 1 przedstawia w widoku z góry pa-

rę głowic po sprzęgnięciu wagonów; fig. 2—głowice w chwili sprzęgania, a fig. 3—widok odpowiadający fig. 2 w wypadku, gdy oś jednej głowicy odchylona jest od prostej, łączącej oba czopy sprzęgowe.

Głowica A posiada kiel pociągowy 1 i kiel zderzakowy 2. Powierzchnia czołowa kła 1 służy dla kła 2 jako prowadnica w chwili rozpoczęcia sprzęgania, jest przeto nachylona względem poziomej osi poprzecznej głowicy sprzęgowej tak, iż krańców kła 2 drugiego wagonu, stykająca się najpierw z kłem 1, wślizguje się we wnękę drugiej głowicy. Kiel 1 posiada wykroń 3 o kształcie odpowiadającym zewnętrznej powierzchni kła 2 z pozostawieniem mu jednak swobody ruchu w kierunku podłużnym w wykroń 3, a to w tym celu, aby

przy niekorzystnem nawet ustawieniu się głowice mogły się sprzęgnąć w sposób pewny. Powierzchnia 4 kła 1 jest równoległą do powierzchni 5 kła 2; powierzchnia 6 kła 2 jest równoległą do powierzchni 7 kła 1. Powierzchnia dna wnęki ograniczonej kłami 1 i 2 jednej głowicy tworzy linię łamaną takiego kształtu, że przy wprowadzaniu kła 2 jednej głowicy do wnęki drugiej głowicy sprzęgowej, gdy oba kły 2 leżą bezpośrednio albo mniej więcej bezpośrednio obok siebie, ślizgają się one po stromej równi pochyłej 11, która je w ten sposób zmusza do możliwie szybkiego zajęcia końcowego ich położenia; poczem ruchom bocznym obu głowic zapobiega zetknięcie się klinów zabezpieczających 8. W tem położeniu kły 2 dotykają głowicy przeciwległej w tej części linii łączącej kły 1 i 2, która z osią poziomą poprzeczną stanowi kąt najmniejszy tak, iż siły zderzenia przenoszą się prawie prostopadle, a składowe boczne siły zderzenia uzyskują wartość najmniejszą. Dla osiągnięcia tego celu linja łącząca oba kły 1 i 2 jednej głowicy składa się z trzech odcinków prostych 9, 10 i 11, tworzących kąty 23° , 30° i 47° z poziomą osią poprzeczną głowicy sprzęgowej, prostopadłą do jej osi podłużnej. Podobne kształty głowicy sprzęgowej nietylko zabezpieczają sprzęganie, lecz stwarzają jeszcze dostateczną gwarancję należytej wytrzymałości sprzęgu.

Zastrzeżenie patentowe.

Samoczynny sprzęg kłowy do wagonów kolejowych z przesuwalnym w kierunku podłużnym klinem zabezpieczającym, znamieny tem, że, sięgający w wykrój (3) kła (1) jednej głowicy sprzęgowej, kiel (2) drugiej głowicy posiada powierzchnię równoległą do powierzchni obejmującego ją wykroju (3), w którym spoczywa z pewnym luzem, zapewniającym sprzęganie przy wszelkich położeniach głowic, podczas gdy krawędź u podstawy wnęki głowicy, łącząca oba kły (1 i 2) jednej głowicy, posiada postać linii łamanej, której poszczególne odcinki (9, 10 i 11) stanowią z poprzeczną osią poziomą głowicy takie kąty, że kły (2), które na początku sprzęgania, tudzież w wypadku, gdy głowice silnie są odchylone od kierunku linii łączącej oba czopy, przypadają tuż lub prawie obok siebie, zostają najpierw odprowadzone stosunkowo stromą płaszczyzną pochyłą do normalnego położenia środkowego, a następnie, po osiągnięciu tegoż, zapewniają normalne mniej więcej przenoszenie sił zderzenia i pociągowych.

Knoorr-Bremse
Aktiengesellschaft.
Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

Fig. 1

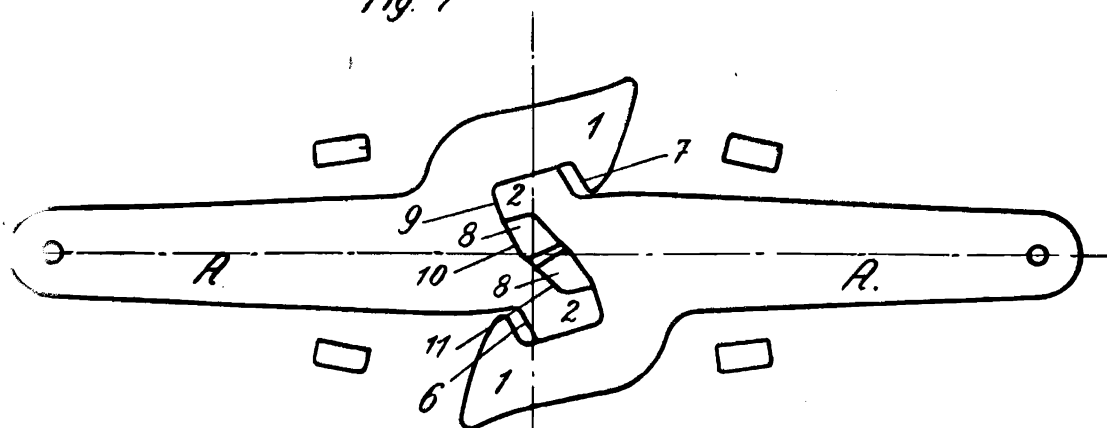


Fig. 2

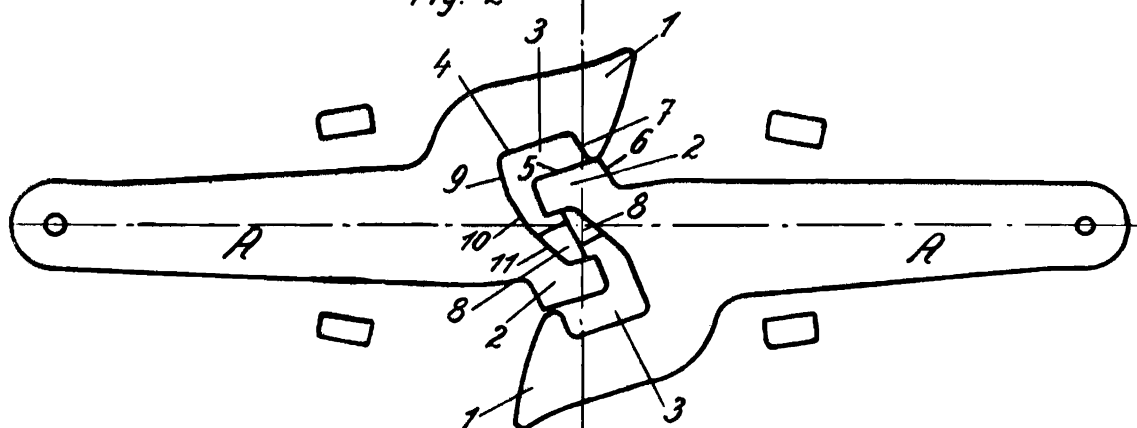


Fig. 3

