

URZĄD PATENTOWY



B 61 d 17/14

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 24942.

Kl. 20 c, 32.

Inż. Alfred Frankus
(Łódź, Polska).

Zapora do zabezpieczania wszelkich przejść i wejść, a w szczególności do zabezpieczania pomostów w wagonach tramwajowych i innych.

Zgłoszono 14 września 1935 r.

Udzielono 7 maja 1937 r.

Zapora według wynalazku przeznaczona jest do zabezpieczania wszelkich przejść i wejść, w szczególności zaś nadaje się ona do zabezpieczania pomostów w wagonach tramwajowych i innych, w celu ochrony pasażerów od wypadania z tych pomostów.

Zapora według wynalazku skonstruowana jest w ten sposób, że wykluczone jest samoczynne zamykanie się jej w położeniu otwarcia oraz samoczynne otwieranie się w położeniu zamknięcia. W tym celu zapora zaopatrzona jest w przeciwwagę tak dobraną, że w położeniu zamknięcia powstaje wypadkowy moment obrotowy, zwrócony w kierunku zamykania zapory, natomiast w położeniu otwarcia wypadkowy moment ob-

rotowy, zwrócony w kierunku odwrotnym. Dzięki zastosowaniu przeciwwagi podnoszenie zapory przy jej otwieraniu jest ułatwione, gdyż wówczas przeciwwaga pomaga otwieraniu, natomiast opadanie zapory jest łagodniejsze, gdyż ciężar samego drążka jest częściowo zrównoważony przez przeciwwagę.

Zapora według wynalazku przedstawiona została na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia tę zaporę częściowo w widoku z boku, a częściowo w przekroju wzdłuż linii *E — F* na fig. 2, fig. 2 — w widoku z góry, fig. 3 — w przekroju wzdłuż linii *A — B* na fig. 1. Fig. 4 przedstawia w widoku z boku pochwę, w którą wkładana

jest zaporą, fig. 5 — w innym widoku tę samą pochwę, przykręconą do ścianki pojazdu, fig. 6 — widok z boku zapory, wsuniętej do pochwy i fig. 7 — widok boczny pojazdu z zaporą umocowaną na pomoście.

Konstrukcja zapory według wynalazku jest prosta i tania. Zapora składa się z oprawy *b*, wykonanej z blachy, i z drążka *c*, na którego końcu znajduje się przeciwwaga *a*. Zapora nie posiada części, których popsucie wywołałoby nieprawidłowe jej działanie. Drążek *c* zapory, osadzony obrotowo na osi *o*, może być wykonany z drzewa lub z cienkościennej rurki stalowej. Koniec zapory drewnianej zaopatrzony jest w blaszkę *d* w celu ochrony drążka od tarcia i obijania w gnieździe *e* (fig. 7), w które ten koniec wpada przy zamykaniu zapory. Przy pionowym położeniu zapory gniazdo takie jest zbędne (fig. 7). Zapora może być używana w wagonach tramwajowych niezależnie od przekładanych drzwi-czek, drzwi przesuwnych lub też drzwi składanych.

Dla uniknięcia samoczynnego opadania drążka *c* w przeciwwadze *a* jest zrobiony otwór *f* (fig. 1), w którym umieszczone są rozpięte sprężyną *g* dwa grzybki poślizgowe *h*, wywołujące tarcie o blaszki poślizgowe *k*, przykręcone do bocznych ścianek oprawy *b* (fig. 3). Na blaszkach poślizgowych w krańcowych położeniach drążka w miejscach, gdzie stoją grzybki poślizgowe, znajdują się wgłębienia *l*, w które zaskakują grzybki poślizgowe, wskutek czego zostaje osiągnięte dodatkowe zamykanie zatrzaskowe w krańcowych położeniach drążka. Umocowanie zapory może być uskutecznione przez przykręcenie śrubami ścianki *m* oprawy *b* na stałe do ściany względnie drzwi pojazdu lub też może być uskutecznione przez wsunięcie oprawy *b* zapory do specjalnej pochwy *p* (fig. 4), przykręconej na stałe w odpowiednim miejscu do pojazdu (fig. 5). Pochwa *p* jest

wykonana z czterech ścianek blaszanych, z których dwie *r* i *s* są ustawione zbieżnie, przy czym zbieżność jest taka sama, jak zbieżność ścianek *t* i *u* oprawy *b*. Wskutek zbieżności ścianek *r* i *s* pochwy oraz zbieżności ścianek *t* i *u* oprawy *b* zapora zaklinowuje się w pochwie oraz siedzi mocno i sztywno. Przy zastosowaniu pochwy do umocowania zapor do jednego wozu tramwajowego są potrzebne tylko dwie zapory, które na krańcowych stacjach są przekładane, jak drzwiczki peronowe.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Zapora do zabezpieczania wszelkich przejść i wejść, a w szczególności do zabezpieczania pomostów w wagonach tramwajowych i innych, znamienna tym, że składa się ona z drążka (*c*), przeciwwagi (*a*), osadzonej na końcu tego drążka, i oprawy (*b*), przy czym przeciwwaga (*a*) oraz oś obrotu tej zapory osadzone są w oprawie (*b*), drążek (*c*) natomiast wystaje poza oprawę.

2. Zapora według zastrz. 1, znamienna tym, że przeciwwaga (*a*) zaopatrzona jest w grzybki poślizgowe (*h*), rozpięte sprężyną (*g*), które trąć o blaszki poślizgowe (*k*), przykręcone do bocznych ścianek oprawy (*b*), utrzymują zaporę w równowadze w dowolnym położeniu.

3. Zapora według zastrz. 1 i 2, znamienna tym, że w blaszkach poślizgowych (*k*) są wgłębienia (*l*), w które zaskakują grzybki poślizgowe w położeniu zamknięcia i otwarcia zapory, wskutek czego osiąga się w tych położeniach dodatkowe zatrzaskowe zamknięcie zapory.

4. Zapora według zastrz. 1 — 3, znamienna tym, że zarówno ścianki (*t*, *u*) oprawy zapory, jak i ścianki (*r*, *s*) pochwy zaporowej są ustawione zbieżnie.

Inż. A. Frankus.

