

Warszawa, 22 grudnia 1937 r.

URZĄD PATENTOWY



B 619 3/16

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 25624.

Kl. 20 e, 2.

Henryk Sienkiewicz
(Skarżysko-Kamienna, Polska).

Samoczynny sprzęg do wagonów kolejowych.

Zgłoszono 2 marca 1935 r.
Udzielono 18 października 1937 r.

Wynalazek dotyczy samoczynnego sprzęgu do wagonów kolejowych. Narzędziem sprzęgającym jest w tym sprzęgu ucho, ukształtowane na końcu w postaci haka, osadzonego obrotowo na końcu ciągnąca. Wymieniony narząd sprzęgający sprzęga się z takim samym narzędziem sąsiedniego wagonu.

Sprzęg według wynalazku przedstawiono na załączonym do opisu rysunku. Fig. 1 przedstawia ten sprzęg w widoku z góry, fig. 2 — w widoku z boku, w chwili sprzęgania, fig. 3 — w takim samym widoku, lecz w położeniu, zajmowanym po rozprzęgnięciu, fig. 4 — w położeniu sprzęgnięcia. Fig. 5 — 7 przedstawiają trzy różne położenia przeciwwagi i osadzonego na wale mimośrod. Na fig. 5 przedstawio-

ny jest mimośród i przeciwwaga w położeniu, poprzedzającym bezpośrednio rozprzęgnięcie, fig. 6 — te same narządy w położeniu, zajmowanym bezpośrednio po rozprzęgnięciu i fig. 7 — również te same narządy w położeniu, zajmowanym wówczas, kiedy sprzęg jest nieczynny oraz podczas sprzęgnięcia. Wreszcie fig. 8 przedstawia osadzenie mimośrod na wale.

Sprzęg samoczynny według wynalazku posiada ucho 1, zaopatrzone w podłużny otwór 2. Ucho to jest osadzone obrotowo na końcu ciągnąca 4 i zaopatrzone na końcu w hak 3, którego nos ograniczony jest z przodu pochyłą płaszczyzną 3'. Ucho 1 opiera się swobodnie na mimośrodku 10, osadzonym obrotowo na wale 6, osadzonym przed czołownicą wagonu. Na końcach

tego wału znajdują się korby 7 z przeciwwagą 8 i rączką 9. Mimośród 10 posiada wewnątrz wydrążenie 11, obejmujące kąt nieco większy od 180° . Wewnątrz tego wydrążenia jest umieszczony ząb 12 (fig. 8), umocowany na wale 6. Przy obrocie wału 6, w zależności od zajmowanego przez ten mimośród położenia (fig. 5 — 7), mimośród ten może obracać się o kąt 180° , gdyż czop 12 przy obrocie o kąt 180° porusza się w wydrążeniu 11 ruchem jałowym, nie działając na krawędź tego wydrążenia.

Opisany powyżej samoczynny sprzęg działa w sposób następujący.

Ucha 1 w położeniu rozprzęgnięcia opierają się na mimośrodkach 10, które zajmują wówczas położenie, przedstawione na fig. 7. Przy zbliżaniu się wagonów do siebie jedno z uch 1 styka się z drugim uchem 1 i, ślizgając się po pochyłej płaszczyźnie 3', ograniczającej hak 3 tego ucha z przodu, unosi do góry to przeciwległe ucho (fig. 2), którego hak przy dalszym zbliżeniu się wagonów zapada własnym ciężarem w otwór 2, znajdującego się po nim ucha 1, sprzęgając w ten sposób wagony.

W celu rozprzęgnięcia wagonów należy za pomocą jednej z korb 9, znajdujących się z boku wagonu, obrócić wał 6, ustawiając przeciwwagę 8 z położenia, przedstawionego na fig. 7, w położenie poprzedzające rozprzęganie, przedstawione na fig. 5. Podczas obrotu korby 7 wraz z przeciwwagą 8 wał 6 obraca się, przy czym ząb 12 wykonywa przesuw jałowy w wydrążeniu 1, aż do chwili zetknięcia się tego zęba z krawędzią wymienionego wyżej wydrążenia. W położeniu, przedstawionym na fig.

5, przeciwwaga 8 stara się obrócić swym ciężarem mimośród 10, czemu jednak przeciwdziała hak 3, tkwiący w otworze 2 ucha 1. Z chwilą jednak, gdy wagony zostaną zbliżone ku sobie na tyle, że hak 3 będzie mógł wyskoczyć z otworu 2, wówczas przeciwwaga opada na dół i obraca wał 6, który za pomocą zęba 12 obróci mimośród 10 w położenie, przedstawione na fig. 6. Mimośród ten podniesie wówczas hak 3 do góry (fig. 3), wskutek czego nastąpi rozprzęgnięcie wagonów. Dla nadania podniesionemu uchu 1 położenia wyjściowego (fig. 7) należy obrócić korbę 7 o kąt 360° w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.

Zastrzeżenie patentowe.

Samoczynny sprzęg do wagonów kolejowych, przeznaczony do przenoszenia siły pociągowej, znamieny tym, że składa się z ucha (1) z podłużnym otworem (2), osadzonego obrotowo, zaopatrzonego na końcu w hak (3), którego nos ograniczony jest z przodu pochyłą płaszczyzną (3'), oraz z mimośrodku (10) z kolistym wydrążeniem (11), obejmującym kąt nieco większy od 180° , osadzonego obrotowo na wale (6), umocowanym przed czołownicą wagonu i zaopatrzonym w ząb (12), wchodzący do wymienionego wyżej wydrążenia (11) w mimośrodku (10), przy czym ucho (1) sprzęgu opiera się swobodnie na mimośrodku (10).

Henryk Sienkiewicz.

Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

