

8 czerwca 1932 r.

361g 4/18

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 15980.

Kl. 20 e 13.

Teofil Ludwichowski
(Inowrocław, Polska).

Samoczynny sprzęg do wagonów lub innych pojazdów.

Zgłoszono 22 listopada 1929 r.

Udzielono 17 marca 1932 r.

Wynalazek dotyczy samoczynnego sprzęgu do wagonów kolejowych, kolejek górniczych, jak również do łączenia ciągówek z przyczepkami oraz armat z jaszczakami.

Sprzęg według wynalazku nadaje się głównie do sprzęgania i rozsprzęgania wagonów kolejowych. Sprzęganie i rozsprzęganie jest niezawodne i nie wymaga wyszkolonej obsługi.

Sprzęganie i rozsprzęganie wagonów za pomocą sprzęgu według wynalazku może się odbywać zarówno podczas postoju pociągu, jak i w biegu. Zwłaszcza podczas wojny wynalazek może być skutecznie wykorzystany, gdyż w razie ataku lotniczego umożliwia szybkie rozsprzęgnięcie wagonów i rozstawienie ich na torze.

Rysunek uwidocznia przykład wykonania przedmiotu wynalazku, przy czym fig. 1 przedstawia w widoku z góry koniec wagonu, zaopatrzonego w sprzęg według wynalazku, fig. 2 — tenże koniec wagonu w widoku z przodu; fig. 3 — przyrząd ryglujący w widoku bocznym wzdłuż linii III—III na fig. 1, a fig. 4 — koniec pałaka sprzęgu w widoku z góry i przekroju wzdłuż linii V—V na fig. 1.

Na końcu wagonu przymocowana jest nad zderzakami płyta 1. Pod płytą 1 znajduje się pochwą 2, w której z odpowiednim luzem przymocowany jest pałak 3 sprzęgu, zaopatrzony na końcu w wałek prowadniczy 4. Wałek jest nasunięty na oś, osadzoną w ramionach 5 pałaka 3. Średnica wałka 4 jest większa niż grubość pałaka 3. Na

drugim wagonie, przeznaczonym do sprzęgnięcia, znajduje się naprzeciw pałaka 3 prowadnica 6, przymocowana pod płytą 1, której odstęp między ramionami jest nieco większy od średnicy wałka prowadniczego 4. Nad prowadnicą 6 przymocowana jest na płycie 1 pochwa 7, w której znajduje się przesuwny czop 8. Koniec czopa opiera się na kuli 9. W górnym ramieniu prowadnicy przewidziana jest stożkowo zwężająca się szczelina 10, tworząca tor kuli 9. Nad torem kuli 9 znajduje się osłona 11. Czop 8 jest zaopatrzony w szczelinę 12, a w jego pochwie przewidziana jest również nieco większa szczelina 13. Na końcach płyty 1 znajdują się słupki prowadnicze 14. Przez szczelinę 12 w czopie 8 przesunięte są dwa pręty 15, 16, których jedno końce przymocowane są do słupków 14, a drugie przesunięte przez szczeliny w słupkach i zaopatrzone w uchwyty ręczne. Z prętem 15 połączone jest ramię 17, zaopatrzone na końcu w tablicę sygnałową 18.

Sposób działania urządzenia jest następujący:

Celem sprzęgnięcia dwóch wagonów podnosi się zapomocą jednego z prętów 15, 16 czop 8 w pochwie 7, wskutek czego kula 9 stacza się po pochyłym torze wdół, póki nie zajmie miejsca pod końcem czopa 8. Sprzęg zatem jest przygotowany do sprzęgnięcia wagonów. Przy tem położeniu czopa 8 ramię 17 znajduje się w położeniu, uwidocznionem linią pełną, a tablica sygnałowa 18 wysunięta jest naprzód i uwidocznia w ten sposób, iż sprzęg nastawiony jest do sprzęgnięcia się wagonów. Wtedy popycha się wagon w kierunku drugiego wagonu, przyczem w prowadnicę 6 wsuwa się najpierw wałek 4 i usuwa kulę 9, a następnie koniec pałaka 3, poczem czop 8 spada i szczepia prowadnicę 6 z pałakiem 3.

Równocześnie przesuwa się wdół pręt 16 i pociąga za sobą ramię 17, wskutek czego tablica sygnałowa 18 zajmuje położenie, uwidocznione linią przerywaną i jest uwidocznione z boku wagonu. Rozsprzęganie wagonów uskutecznia się przez wysunięcie czopa 8 z pałaka 3 i rozsuniecie wagonów, poczem kula 9 natychmiast wtacza się pod czop 8 i utrzymuje go w położeniu podniesionem.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Samoczynny sprzęg do wagonów lub innych pojazdów, znamienny tem, że nad zderzakami znajduje się płyta (1), pod którą umieszczony jest ruchomo w pochwie (2) pałak (3) sprzęgu, zaopatrzony na końcu w wałek prowadniczy (4), nasunięty na oś, osadzoną w ramionach (5) pałaka.

2. Samoczynny sprzęg według zastrz. 1, znamienny tem, że obok pałaka (3) znajduje się pod płytą (1) prowadnica (6), a nad płytą pochwa (7), w której umieszczony jest ruchomy czop, opierający się na kuli (9), przetaczającej się po stożkowo zwężającym się torze (10) w górnym ramieniu prowadnicy (6).

3. Samoczynny sprzęg według zastrz. 1 i 2, znamienny tem, że w czopie (8) przewidziana jest szczelina (12), przez którą przesunięte są pręty (15, 16), których jedno końce są połączone ze słupkami prowadniczymi (14), przymocowanymi do płyty (1), a drugie — zaopatrzone w uchwyty ręczne, przyczem z jednym z prętów połączone jest ramię (17), zaopatrzone w tablicę sygnałową (18).

Teofil Ludwichowski.
Zastępca: Dr. inż. M. Kryzan,
rzecznik patentowy.

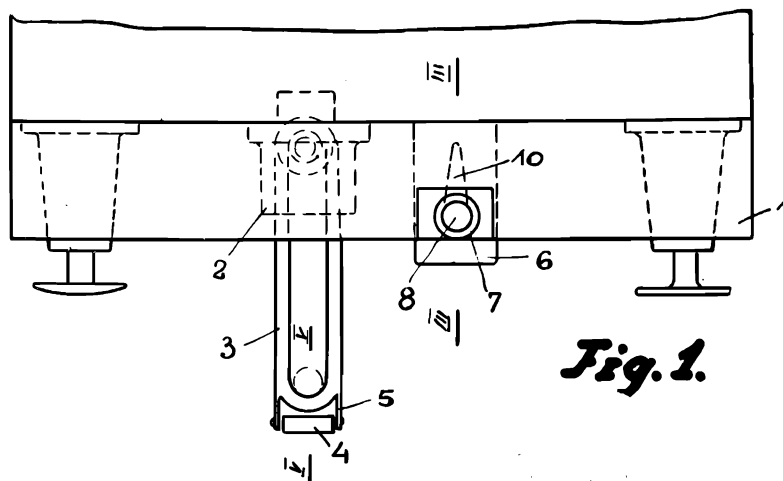


Fig. 1.

Fig. 2.

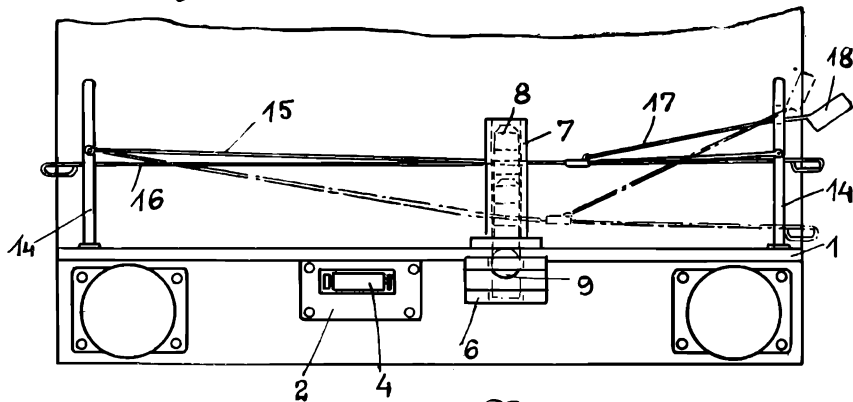


Fig. 3.

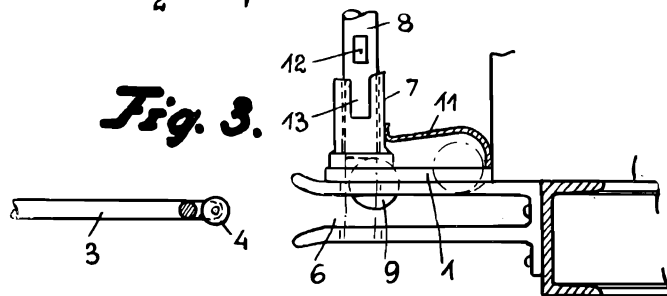


Fig. 4.

