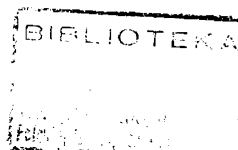


Warszawa, 23 września 1933 r.

URZĄD PATENTOWY



B61g 3/02



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 18354.

Kl. 20 e, 13.

Teofil Ludwichowski
(Inowrocław, Polska).

Samoczynny sprzęg zespolony ze zderzakiem do wagonów lub innych pojazdów.

Patent dodatkowy do patentu Nr 15980.

Zgłoszono 17 sierpnia 1931 r.

Udzielono 29 kwietnia 1933 r.

Najdłuższy czas trwania patentu do 17 marca 1947 r.

Wynalazek niniejszy stanowi ulepszenie sprzęgu według patentu Nr 15980. Nowość polega na tem, że sprzęg jest zespolony ze zderzakiem, wobec czego stosowanie oddzielnych zderzaków jest zbędne.

Sprzęg zderzakowy według wynalazku nadaje się do wszelkich pojazdów, sprzęganych ze sobą, a zwłaszcza do pojazdów na szynach różnego rodzaju. Sprzęganie i rozsprzęganie jest niezawodne i nie wymaga wyszkolonej obsługi.

Rysunek uwidocznia przykład wykonania przedmiotu wynalazku, przyczem fig. 1 przedstawia w widoku z góry koniec wagonu, zaopatrzonego w sprzęg zderzakowy według wynalazku; fig. 2 — tenże koniec w widoku z przodu; fig. 3 — taki sam widok

wagonu ze sprzęgiem zderzakowym z odmiennem urządzeniem sygnałowym i odmiennem urządzeniem do podnoszenia czoła; fig. 4 — przyrząd ryglujący w widoku z boku, a fig. 5 — pałak sprzęgu ze zderzakiem w widoku z góry i z boku.

Za czołownicą 1 wagonu, przez którą przechodzi drążek ciągowy 2, znajduje się pałak 3, połączony z tym drążkiem. Pałak sprzęgowy 4 jest połączony jarzmem 5 z pałakiem 3. Tylną część pałaka sprzęgowego 4 stanowi pochwa 6, w której jest umieszczona sprężyna zderzakowa 7, nasunięta na trzon zderzakowy 8. Tylny koniec trzonu 8 jest zaopatrzony w pierścień 9, ograniczający podczas sprzęgania ściskanie sprężyny zderzakowej 7. Przedni koniec 10

trzonu 8, stanowiący tarczę zderzakową, jest zaopatrzony w półokrągłe wgłębienie 11, odpowiadające średnicy czopa 12. Czop 12 jest osadzony w tulei 13, umocowanej na prowadnicy 14. Koniec czopa opiera się na kuli 15. W górnym ramieniu prowadnicy przewidziana jest stożkowo zwężająca się szczelina, tworząca tor dla kuli 15. Nad torem kuli znajduje się osłona. Czop 12 jest zaopatrzony w szczelinę, a w jego pochwie 13 przewidziana jest nieco większa szczelina. Przez szczelinę w czopie 12 i słupki prowadnicze 16 przechodzi pręt 17, zaopatrzony w uchwyty ręczne 18. Pręt 17 jest prowadzony wzdłuż słupka sygnałowego 19, a drugi koniec jego jest oparty na występie 20. Do pręta 17 przymocowana jest tabliczka sygnałowa 21. Do pociągów osobowych, a zwłaszcza pancernych, nadaje się szczególnie konstrukcja, przy pomocy której można wagony odczepiać z wnętrza wagonu. Według fig. 3 dźwignia dwuramienna 22 umożliwia podnoszenie czopa 12, zaopatrzonego w występ sygnałowy 23, od wewnątrz pojazdu.

Sposób działania urządzenia jest następujący.

Celem sprzęgnięcia dwóch wagonów podnosi się zapomocą uniesienia pręta 17 (fig. 2) lub naciśnięcia dźwigni 22 (fig. 3) czop 12 w tulei 13, wskutek czego kula 15 stacza się po pochyłym torze wdół pod czop 12. Przy tem położeniu czopa 12 tablica sygnałowa 21 jest wysunięta naprzód i uwidoczniła w ten sposób, iż sprzęg jest nastawiony do sprzęgnięcia wagonów. Przy podniesieniu czopa 12 (fig. 3) widoczny jest występ sygnałowy 23, jak również sygnał 21. Sprzęg jest przygotowany wtedy do sprzęgnięcia wagonów. Przy posuwaniu wagonu w kierunku drugiego wagonu pałak zderzakowy 4 wsuwa się do prowadnicy 14, odsuwając kulę 15 wtył, poczem czop 12 spada do wewnątrz pałaka sprzęgowego 4. Równocześnie przesuwają się wdół pręt 17 i pociągają za sobą tablicę sygnałową 21, któ-

ra zajmuje położenie, uwidocznione linią przerywaną. Według fig. 3 wsuwa się przystępem występ sygnałowy 23 do tulei 13. Po sprzęgnięciu wagonów pałak sprzęgowy 4 naciska na sprężynę 24, a czop 12 znajduje się pomiędzy pałakiem 4 a tarczą 11 zderzaka. Rozłączanie sprzęgu odbywa się przez wysunięcie czopa 12 i rozsuniecie wagonów, przyczem kula 15 stacza się natychmiast pod czop 12 i utrzymuje go w położeniu podniesionem, a wagon znowu jest przygotowany do ponownego sprzęgnięcia.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Samoczynny sprzęg, zespolony ze zderzakiem, do wagonów lub innych pojazdów, znamieny tem, że za czołownicą (1) wagonu znajduje się pałak (3), połączony z drążkiem ciąglowym (2) oraz z pochwą zderzakową (6) i prowadnicą (14) zapomocą jarzm (5).

2. Sprzęg według zastrz. 1, znamieny tem, że w pochwie zderzakowej (6), której przedni koniec stanowi pałak sprzęgowy (4), umieszczona jest sprężyna zderzakowa (7), nasunięta na trzon (8) tarczy zderzakowej, przyczem tylny koniec trzonu (8) jest zaopatrzony w pierścień oporowy (9), a przedni koniec (10) — w półokrągłe wgłębienie (11), odpowiadające średnicy czopa (12), znajdującego się w tulei (13) prowadnicy (14).

3. Sprzęg według zastrz. 1 i 2, znamieny tem, że czop (12) jest zaopatrzony w występ sygnałowy (23) i w szczelinę, przez którą przesunięty jest pręt (17), połączony z tabliczką sygnałową (21), przyczem czop zostaje podnoszony dźwignią dwuramienną (22), której jeden koniec znajduje się wewnątrz pojazdu.

Teofil Ludwichowski.

Zastępca: Dr. inż. M. Kryzan.
rzecznik patentowy.

