

URZĄD PATENTOWY



B61g 3/02

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 13712.

Kl. 20 e 13.

Faustyn Piasek
(Płock, Polska).

Samoczynny sprzęg do wagonów kolejowych.

Zgłoszono 2 sierpnia 1928 r.

Udzielono 9 maja 1931 r.

Samoczynny sprzęg łączy wagony przy zderzeniu się bez pomocy rąk ludzkich, rozłączenie zaś uskutecznia się kluczem zboku bez potrzeby wchodzenia pomiędzy wagony.

Fig. 1 przedstawia widok zgóry zamkniętego sprzęgu, przytwierdzonego do czołownicy ostoi wagonu; fig. 2 — tenże widok sprzęgu w położeniu rozłączonym oraz przekrój podłużny jednej jego części wzdłuż linii A—B na fig. 3; fig. 3 — widok zboku sprzęgu rozłączonego; fig. 4 — przekrój poprzeczny wydłużonego ucha i komory z przeprowadzonym przez nią sworzniem wzdłuż linii C—D; fig. 5 — widok zboku cylindra z wycięciem w ścianie, służącym do przesuwania i zahaczania

szttyftu, zatrzymującego sworzeń po wysunięciu z otworów komory; fig. 6 — widok cylindra zgóry z otworem do klucza; fig. 7 — główkę sworznia ze sztyłtem. Samoczynny sprzęg składa się z dwóch zupełnie jednakowych części, przytwierdzonych po jednej do każdego wagonu, dzięki czemu nie zachodzi potrzeba przestawiania i odwracania wagonów. Każda część sprzęgu składa się: z jednolitej głowicy 1 (fig. 2), podzielonej na dwie części, z których jedna stanowi wydłużone ucho 2 z otworem 3, druga zaś — prostokątną komorę 4 z dwoma otworami 5 nieco mniejszemi niż otwór 3, sworznia 6, cylindra 7, w którym umieszczony jest sworzeń 6 i sprężyna 8, wtlaczająca sworzeń 6 w otwory 5 po zsu-

nięciu części sprzęgu, oraz ramienia 9. Cylinder 7 przytwierdzony jest do zewnętrznej bocznej ścianki komory 4 (fig. 2, 4).

Sworzeń 6 (fig. 7) posiada wystającą główkę 12, odpowiadającą średnicy cylindra 7. W ścianie cylindra 7 (fig. 5) znajduje się wycięcie 10 w kształcie litery T, w którym przesuwają się i zatrzymują sztyfty 11 w prawym 15 lub lewym 16 (fig. 2) ramieniu wycięcia. Sworzeń 6 od strony sprężyny posiada ścięty do połowy swej średnicy występ 13 (fig. 2, 7), w którym znajduje się otwór 14 do zahaczania sworzni kluczem i odciągania go przy rozłączaniu sprzęgu. Do podstawy główki 1 od strony ucha 2 przytwierdzone jest ramię 9 (fig. 2), służące do wysunięcia sztyftu 11 z prawego wycięcia 15 (fig. 5), zatrzymującego sworzeń po wysunięciu się go z otworów 5. Zakończenie wydłużonego ucha ścięte jest w kształcie klina.

Ścianki komory 4 posiadają od zewnątrz ścięte obrzeża. Ścięcie uch oraz obrzeży komory umożliwia nawet przy dużym odchyleniu głowic sprzęgu wejście ich do właściwych komór. Główna sworzni 12 (fig. 7) z wystającym sztyftem 11 chowa się po złączeniu głowic w odpowiednie wyżłobienia 17 i 22 (fig. 2, 3) w ścianie główki za cylindrem 7, uniemożliwiając tym sposobem osobom niepowołanym rozłączenie wagonów w nieodpowiednim miejscu i czasie. Głowice sprzęgu zakończone są prostokątnymi trzonami 18, wchodzącymi w gniazda 19 (fig. 1), ewentualnie otwory 20 w czołownicy. Umieszczone za czołownicą sprężyny 21 (fig. 1), pozwalają na zagłębianie się trzonów sprzęgu do wewnątrz w razie silnego zderzenia się wagonów.

Działanie sprzęgu odbywa się w sposób następujący:

Po zbliżeniu się do siebie wagonów ucha 2 wchodzi do swoich komór 4, a ramiona 9, dotykając sztyftów 11, podsuwają je do podłużnego wycięcia 10 w cylin-

drze 7. Sztyfty 11, zwolnione z prawych wycięć 15 (fig. 2) w ściankach cylindrów, natrafiają na podłużne wycięcia 10 w cylindrze 7 i zostają sprężynami 8 wciśnięte wraz ze sworzniami 6 do swych otworów. Wejście sworzni 6 do otworów 5 odbywa się po wejściu uch 2 do swych komór 4. Po wejściu sworzni w otwory ścianek i uch wagonów zostają sprzęgnięte. W celu rozłączenia wagonów wkłada się klucz w otwór 23 (fig. 6) cylindra 7, zaczepia o otwór 14 (fig. 7) w występie sworzni 6 i odciąga się sworzeń 6 i zaczepia go sztyftem 11 o lewe wycięcie 16 (fig. 2, 5) w ścianie cylindra 7. Wówczas wagony rozłączają się i mogą zbliżać się do siebie w miarę potrzeby bez łączenia się, gdyż ramiona 9 nie dosięgają sztyftów 11 i nie wpływają na ich odhaczenie się. W celu ponownego złączenia wagonów sztyfty 11 przestawia się z lewych wycięć 16 w prawe 15, skąd po odhaczeniu za pomocą ramion 9 przy zbliżeniu się wagonów ramiona te doprowadzają sprzęg w położenie, w którym gotów jest do działania.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Samoczynny sprzęg do wagonów kolejowych, znamieny tem, że posiada dwie jednakowe główki, zaopatrzone w komorę (4) i ucho (2), przyczem przez obie ścianki tej komory i ucho przechodzi ruchomy sworzeń (6) z umocowanym w jego główce (12) wystającym nazewnątrz sztyftem (11).

2. Samoczynny sprzęg według zastrz. 1, znamieny tem, że posiada przymocowane do bocznych ścianek głowic cylindra (7) z wycięciami w formie litery T, mieszczące w sobie sworznie (6) z główkami i sztyftami do zahaczania oraz sprężyny (8), wpychające sworznie w otwory uch i ścianek głowic przy sprzęganiu.

3. Samoczynny sprzęg według zastrz. 1 i 2, znamieny tem, że posiada przy-

twierdzone do bocznych ścianek podstaw głowic ramiona 9, służące do wysuwania sztyftów (11) z prawych (15) wycięć cylindrów (7).

4. Samoczynny sprzęg według zastrz. 1—3, znamienny tem, że cylinder (7) posiada otwór (23), przez który wkłada się odpowiedni klucz, zaczepiający o występ (13) sworznia (6), przyczem klucz ten,

odciągając sworzeń, zahacza go sztyftem (11) o lewe wycięcie (16) w ścianie cylindra (7) i powoduje rozłączenie głowic sprzęgu, zapobiegając zarazem połączeniu ich przy ponownem zbliżeniu do siebie wagonów.

Faustyn Piasek.

