

POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA



URZĄD
PATENTOWY
PRL

OPIS PATENTOWY

49987

Patent dodatkowy
do patentu _____

Zgłoszono: 27.VIII.1964 (P 105 578)

Pierwszeństwo: _____

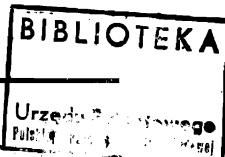
Opublikowano: 6.IX.1965

Kl. 68a, 13

MKP E05 b

UKD

65/14



Twórca wynalazku: Marian Bendarz

Właściciel patentu: Zakłady Przemysłu Metalowego H. Cegielski Przedsiębiorstwo Państwowe, Poznań (Polska)

Zamek blokujący do drzwi wagonów kolejowych osobowych

1

Przedmiotem wynalazku jest zamek blokujący mający zastosowanie do drzwi wagonów kolejowych, osobowych, zamykany za pomocą klucza bródkowego.

Zamki stosowane przy budowie wagonów kolejowych muszą posiadać mocną konstrukcję zapewniającą dużą ich trwałość w warunkach eksploatacyjnych, w których są narażone na silne wstrząsy, zabrudzenia itp. Muszą one być wyposażone w urządzenia blokujące, które po zamknięciu przez obsługę wagonu uniemożliwią otwarcie drzwi za pomocą zwykłego naciśnięcia klamki.

Wiadomo już, że do blokowania zamknięcia drzwi wagonów kolejowych stosuje się w zamku głównym dodatkowe zablokowanie. Zablokowania te są włączane za pomocą znormalizowanych kluczy o kwadratowym trzpieniu. Dorobienie takiego klucza i posługiwanie się nim przez osoby niepowołane jest bardzo łatwe. Dlatego też znane jest również dodatkowe wyposażenie zewnętrznych drzwi wagonów w zwykły dodatkowy zamek płaski.

To znane rozwiązanie posiada pewne wady. Wyposażenie drzwi wagonu w dodatkowy zamek płaski wymaga wykonania dodatkowych otworów w drzwiach i ich obudowie, a otworzenie takiego zamka przez osoby niepowołane jest stosunkowo łatwe.

Zamek według wynalazku zawiera szereg korzystnych elementów znanych konstrukcji, jednak

2

z wyłączeniem ich wad konstrukcyjnych i jest szczególnie przystosowany do blokowania w sposób pewny zamknięcia drzwi wagonów kolejowych osobowych.

Istota wynalazku polega na skonstruowaniu zamka z przesuwным elementem o kształcie wydłużonego walca. Walec ten wchodzi w oczko przyspawane do ciągu zamka głównego, uniemożliwiając otworzenie drzwi za pomocą klamki. Przesuwanie walca odbywa się za pomocą klucza bródkowego, przy czym klucz w początkowej fazie ruchu roboczego unosi zapadkę specjalnej konstrukcji. Uniesienie zapadki za pomocą wytrycha jest uniemożliwione przez umieszczenie w gnieździe klucza dwóch pierścieni, umocowanych do wewnętrznych ścian zamka.

Dalsze cechy charakterystyczne wynalazku wynikają z dalszego ciągu opisu i rysunku, który przedstawia przykładowo jedną z postaci jego wykonania. Na rysunku fig. 1 przedstawia widok z góry na przekrój poziomy drzwi z zamontowanym zamkiem, fig. 2 — przekrój pionowy zamka wzdłuż osi blokującego walca, a fig. 3 — przekrój A — A tego zamka.

W drzwiach 1 wagonu kolejowego osobowego w ramach normalnego wyposażenia znajduje się znane ciągi pionowe 2, przesuwane za pomocą klamki zamka głównego. Do tego ciągu zostaje przyspawane oczko 3 z otworem, a za nim do ścianki wewnętrznej drzwi umocowuje się gniazdo

ko 4. Zamek blokujący umocowuje się w drzwiach na takiej wysokości, że gdy cięgi 2 jest w położeniu „zamknięte”, otwór oczka 3 znajduje się na osi blokującego walca 5 zamka. Przesunięcie elementu 5 w lewo blokuje cięgi 2 i uniemożliwia otworzenie drzwi. Cylindryczny element 5 jest umieszczony w sposób umożliwiający przesuw w korpusie 6 i zabezpieczony od obracania się za pomocą prowadnicy 7, która wchodzi w rowek walca. W górnej części element 5 posiada rowek z dwoma wgłębieniami na końcach.

W rowku tym znajduje się kołek 8 suwliwy w korpusie 6 i utrzymywany w swoim gnieździe za pomocą zapadki 9, dociskanej sprężyną 10. Na dolnej części walca 5 jest wykonane wycięcie na klucz bródkowy, przesuwający ten walec. Środek wycięcia jest wypełniony żeberkiem, utrudniającym otwarcie przy pomocy wytrycha. Przesunięcie blokującego walca jest możliwe dopiero po uprzednim uniesieniu zapadki 9, dociskającej kołek 8. Szczególny kształt tej zapadki jest dokładnie pokazany na fig. 3. Uniesienie zapadki odbywa się za pomocą klucza bródkowego na początku jego ruchu roboczego. Zasługujące na podkreślenie jest to, że aby dodatkowo utrudnić uniesienie zapadki za pomocą wytrycha, dostęp do niej jest przesłonięty za pomocą pierścieni 11, umieszczonych na wewnętrznych ścianach zamka. Dzięki tym pierścieniom otworzenie zamka jest możliwe jedynie za pomocą specjalnego klucza o określonym kształcie.

Zamek blokujący według wynalazku jest prosty w budowie i charakteryzuje się dużą trwałością konieczną dla zastosowania go w wagonach kole-

jowych, a równocześnie ma konstrukcję wykluczającą możliwość otworzenia go bez pomocy właściwego klucza. Działanie zamka na cięgi pionowe eliminuje potrzebę wykonania w drzwiach i ich obudowie dodatkowych otworów.

Zastrzeżenia patentowe

- 10 1. Zamek blokujący do drzwi wagonów kolejowych osobowych zamykanych cięgiem pionowym, wyposażony w cylindryczny rygiel przesuwany za pomocą klucza bródkowego, **znamienny tym**, że rygiel (5) zaopatrzony jest w górnej części w rowek z dwoma wgłębieniami na końcach oraz w kołek blokujący (8), który jest przyciskany do dna rowka przez sprężynę (10) za pośrednictwem zapadki (9), a na cięgle pionowym (2) umocowane jest oczko (3) z otworem do którego wsuwa się rygiel (5), przy czym rygiel (5) przesuwa się po uprzednim uniesieniu zapadki (9), za pomocą bocznych występów klucza bródkowego na początku ruchu roboczego.
- 25 2. Zamek według zastrz. 1, **znamienny tym**, że na wewnętrznej powierzchni ścian zamka znajdują się pierścienie (11), które przesłaniają dostęp do uniesienia zapadki za pomocą wytrycha.
- 30 3. Zamek według zastrz. 1 i 2, **znamienny tym**, że wycięcie na klucz bródkowy w ryglu (5) jest wyposażone w podłużne żeberko, a rygiel jest zabezpieczony od obracania się w korpusie (6) za pomocą prowadnicy (7).

