

Warszawa, 10 sierpnia 1935 r.

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 21744.

Kl. 20 e, 14.

Akciová společnost, dříve Škodovy závody v Plzni.
(Praga, Czechosłowacja).

Urządzenie do samoczynnego sprzęgania wagonów o sprzęgach samoczynnych z wagonami o sprzęgach śrubowych.

Zgłoszono 26 marca 1932 r.

Udzielono 25 czerwca 1935 r.

Pierwszeństwo: 16 kwietnia 1931 r. (Czechosłowacja).

Przedmiotem wynalazku jest urządzenie do sprzęgania wagonów kolejowych, zaopatrzonych w samoczynne sprzęgi oraz pomocnicze narządy sprzęgające, które w położeniu roboczym zajmują takie położenie, iż znajdują się przed sprzęgami samocznymi. Te pomocnicze narządy sprzęgające służą do sprzęgania wagonów o sprzęgach samoczynnych z wagonami o sprzęgach śrubowych.

Sprzęgi samoczynne, zaopatrzone w pomocnicze narządy sprzęgające, sprzęgane ręcznie ze znanymi sprzęgami śrubowymi, znane są oddawna. Celem sprzęgania wagonu, zaopatrzonego w taki sprzęg, z wagonem o sprzęgu śrubowym konieczne jest wejście

osoby obsługującej pomiędzy oba wagony, co jest połączone z większym niebezpieczeństwem, niż sprzęganie dwóch sprzęgów śrubowych, stosowanych dotychczas. Samoczynny sprzęg wymaga bowiem więcej miejsca, wskutek czego wolna przestrzeń dla osoby obsługującej jest mniejsza. Sprzęgi pomocnicze wymienionej wyżej budowy są również nieekonomiczne, ponieważ pomimo stosowania sprzęgów samoczynnych muszą być sprzęgane ręcznie, dopóki na liniach kolejowych kursują wagony ze znanymi sprzęgami śrubowymi.

Wady te uwydatniają się, zwłaszcza podczas okresu przejściowego, kiedy zarządy kolejowe wymieniają sprzęgi śrubowe na

sprzęgi samoczynne oraz są jednym z powodów, dla których dotychczas nie wprowadzono na wszystkich kolejach europejskich sprzęgów samoczynnych, zalety których są powszechnie znane. W praktyce zaś jest rzeczą niemożliwą równoczesna wymiana wszystkich sprzęgów śrubowych na sprzęgi samoczynne.

Wynalazek niniejszy umożliwia usunięcie w okresie przejściowym w sposób ekonomiczny opisanych wyżej trudności. W tym celu pomocnicze urządzenie sprzęgające, zastosowane w urządzeniu wynalazku również na sprzęgu samocznym, wykonane jest jako sprzęg samoczynny, który przy przysuwaniu wagonu, zaopatrzonego w urządzenie według wynalazku, do wagonu o normalnym sprzęgu śrubowym łączy się samoczynnie z hakiem tego sprzęgu.

Na rysunku uwidoczniony jest schematycznie przykład wykonania wynalazku. Fig. 1 przedstawia urządzenie sprzęgające w rzucie pionowym, a fig. 2 — w rzucie poziomym.

Liczba 1 oznacza samoczynny sprzęg dowolnej konstrukcji, uruchomiany tylko w tym przypadku, jeżeli wagon, zaopatrzony w ten sprzęg, zostaje sprzęgany z wagonem o samocznym sprzęgu takiej samej budowy. Zgodnie z wynalazkiem oprócz tego samocznego sprzęgu wagon zaopatrzony jest w drugi sprzęg samoczynny 2, umocowany obrotowo na sprzęgu 1. Na tylnej powierzchni sprzęg pomocniczy 2 zaopatrzony jest w narząd 4, połączony ze sprzęgiem 2 przegubowo i podpierający sprzęg 2 w położeniu roboczym oraz ustalający ten sprzęg w położeniu spoczynku (linja kreskowana na fig. 1).

Sprzęg 2 w położeniu roboczym (linje pełne na fig. 1) utrzymywany w tem położeniu zapomocą narządu 4, nadaje się do sprzęgania z hakiem 3 wagonu o sprzęgu śrubowym.

Dla złączenia ze sobą dwóch wagonów o sprzęgach samoczynnych 1 należy obrócić sprzęg 2 w położenie spoczynku, oznaczone

na fig. 1 linją kreskowaną, i ustalić go w tem położeniu. Osiąga się to np. zapomocą narządu 4, który zawiesza się wówczas na haku 5, tak iż nie przeszkadza sprzęganiu samocznego sprzęgu z drugim takim sprzęgiem.

Przy zastosowaniu wynalazku w praktyce bezpieczeństwo osób, obsługujących sprzęgi podczas okresu przejściowego, jest w zupełności zapewnione. Ze względu na dochodowość kolei stosowanie wynalazku jest również bardzo korzystne w okresie przejściowym, szczególnie zaś w miarę zwiększania ilości wagonów o sprzęgach samocznym i sprzęgach pomocniczych, strata bowiem na czasie przy sprzęganiu wagonów, wyposażonych w takie sprzęgi, jest znacznie mniejsza, niż przy sprzęganiu ręcznym.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Urządzenie do sprzęgania wagonów, zaopatrzone obok sprzęgu samocznego w sprzęg pomocniczy, obracany w położenie robocze i znajdujący się w tem położeniu przed sprzęgiem samocznym, jak też służący do sprzęgania wagonów z wagonami o sprzęgach śrubowych, znamienne tem, że sprzęg pomocniczy (2) wykonany jest jako sprzęg samoczynny, który przy przysuwaniu wagonu, wyposażonego w ten sprzęg (2), do wagonu o sprzęgu śrubowym (3) łączy się samoczynnie z hakiem sprzęgu śrubowego (3).

2. Urządzenie według zastrz. 1, znamienne tem, że na tylnej powierzchni sprzęgu pomocniczego znajduje się narząd (4), który połączony jest ze sprzęgiem pomocniczym przegubowo i podiera go w położeniu roboczym oraz ustala w położeniu spoczynku.

Akciová společnost, dříve
Škodovy závody v Plzni.
Zastępca: Inž. H. Sokal,
rzecznik patentowy.

Fig.1.

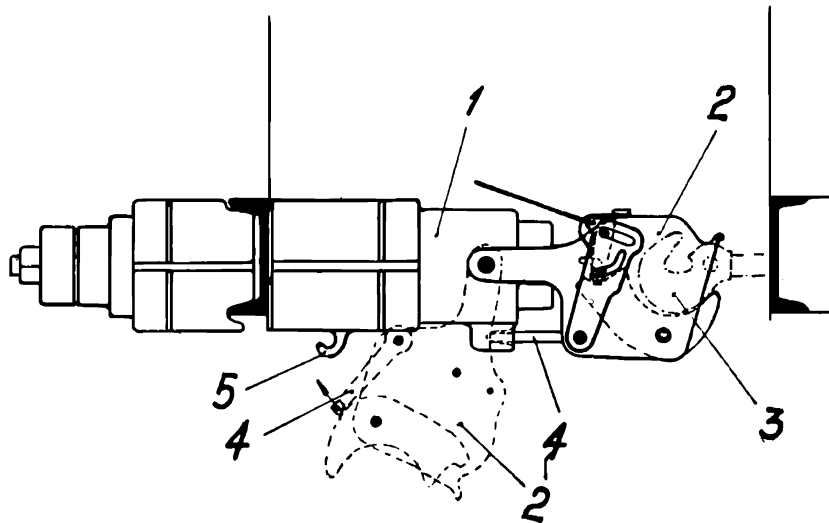


Fig.2.

