

25 sierpnia 1931 r.

B6lg 3/02

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 13893.

Kl. 20 e 13.

Ludwik Rogowski
(Lublin, Polska).

Samoczynny sprzęg do wagonów kolejowych.

Zgłoszono 12 marca 1929 r.

Udzielono 5 czerwca 1931 r.

Samoczynny sprzęg do wagonów kolejowych składa się z trzech zasadniczych części, a mianowicie: haka zatrzaskowego, pręta sprzęgowego i ogniwa, łączącego hak zatrzaskowy z prętem sprzęgowym. Hak zatrzaskowy *a* (fig. 1 i 8) posiada u góry i u dołu rozwidłone prowadnice *k*, stanowiące wraz z nim jednolitą całość o kształcie, uwidocznionym na rysunku. Prowadnice powyższe są niezbędne z tego powodu, ponieważ wagony naładowane są znacznie niższe od wagonów próżnych, i haki bez prowadnic zaczepiałyby się tylko częściowo, czemu prowadnice zapobiegają, kierując sprzęg na właściwe miejsce, przyczem odległość między podłużnymi osiami haków dwóch łączonych wagonów może być

dość znaczna, jednak nie przekraczająca 120 mm. Nadto hak zatrzaskowy posiada dwa występy oporowe *m*, które służą do ustalania określonego kierunku haka i przeciwdziałają nadmiernemu jego odchylaniu. Odległość między prowadnicami dwóch haków zatrzaskowych w środkowym położeniu w stanie spiętym jest nieco większa od maksymalnej gry sprężyn zde-rzaków, powstającej podczas sprzęgania wagonów, w przeciwnym bowiem razie przy gwałtownem hamowaniu lub pchnięciu wagonu prowadnice uległyby zerwaniu, a cały sprzęg — poważnemu uszkodzeniu. Ogniwo *b* (fig. 1 i 6) posiada u góry i u dołu podłużne wyfrezowane wgłębienia, w które są założone dwie poziome sprężyny

e. Pręt sprzęgowy *c* (fig. 4), zamiast zwykłego haka sprzęgowego, posiada na końcu odpowiednie ucho, do którego jest przykręcony za pośrednictwem ogniwa *b* hak zatraskowy *a*. Ogniwo *b* sprzęgu przylega do czołownicy ostoi wagonu, aby podczas sprzęgania wagonów uniknąć cofania się ku tyłowi całego sprzęgu wraz z prętem sprzęgowym.

Do ogniwa *b* (fig. 1) przymocowana z boku zapomocą śruby *f* jest sprężyna *h*, opierająca się swym drugim końcem na specjalnym występie *l* haka zatraskowego *a* i stale do niego przyciskana. W celu zachowania kierunku równoległego do szyn sprzęg jest zaopatrzony w dwie poziome sprężyny *e* (fig. 1, 2 i 5). Sprężyny poziome w jednym końcu są przymocowane do sprzęgu śrubą *g*, następnie przechodzą wzdłuż przegubu przez wyfrezowane wgłębienia i czołownicę do środka ostoi wagonu, w którym to miejscu są zapomocą specjalnego uchwyty *d* (fig. 1 i 3) przyciskane do pręta sprzęgowego *c* podczas wahań sprzęgu z góry nadół i odwrotnie. Uchwyt *d* (fig. 3) pozostawia sprężynom *e* niezbędny luz, umożliwiając przesuwanie się ich ku przodowi i tyłowi wzdłuż pręta *c*. Średnice otworów, przez które przechodzi śruba *g* są o 10 mm większe od grubości śruby w celu otrzymania niezbędnego luzu podczas wahań sprzęgu. Sprężyny poziome są jednakowe i tylko odwrotnie założone. Otwór w czołownicy jest o jeden milimetr większy od grubości pręta i o pięć milimetrów od jego szerokości, licząc wraz ze sprężynami. Mechanizm do rozłączania wagonów (fig. 1) składa się z dźwigni z rączką *u* (fig. 11), cięgła *s* (fig. 10), słupka *o* (fig. 9), zakończonego śrubą i przykręconego do czołownicy oraz prowadnicy *w*, po której przesuwana jest dźwignia *u*. Prowadnica ta jest przykręcona do zderzaka zapomocą dwóch wkrętek. Cięgło *s* jest połączone z hakiem zatraskowym *a* i dźwignią *u* śrubami *t*, *r* i ze słupkiem *o* śrubą *p*.

Wszystkie nakrętki są zabezpieczone zawleczkami. Łączenie wagonów uskutecznia się bez specjalnych przygotowań, jedynie zapomocą pchnięcia wagonów, przyczem sworznie z (fig. 1) winny być wyjęte z prowadnic *k*. Rozłączanie wagonów uskutecznia się w ten sposób, że podczas nacisku na zderzaki, z chwilą gdy wcięcia haków się miną, przyciska się ręką dźwignię *u* w kierunku czołownicy. W celu zabezpieczenia wagonów przed rozłączeniem się, w razie pęknięcia bocznej sprężyny *h* (fig. 7), prowadnice *k* haków zatraskowych *a* są zaopatrzone w otwory *i*, w które po uskutecznieniu sprzęgnięcia wagonów, wkłada się sworznie *z*, przymocowane do haków zapomocą łańcuszków, co winno być specjalnie wprowadzone w dalekobieżnych pociągach towarowych i osobowych.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Samoczynny sprzęg do wagonów kolejowych, znamienny tem, że składa się z haka zatraskowego (*a*), posiadającego u góry i u dołu rozwidlone prowadnice (*k*), stanowiące z nim jedną całość, oraz zaopatrzonego w dwa występy oporowe (*m*), z ogniwa (*b*), posiadającego u góry i u dołu podłużne wgłębienia, w których są umieszczone dwie poziome sprężyny (*e*), i z pręta sprzęgowego (*c*), zakończonego uchem, do którego jest przytwierdzony za pośrednictwem ogniwa (*b*) hak zatraskowy (*a*), przyczem z boku tego haka przymocowana jest jednym końcem do ogniwa (*b*) sprężyna (*h*), której drugi koniec jest stale przyciskany do występu (*l*) haka zatraskowego.

2. Samoczynny sprzęg według zastrz. 1, znamienny tem, że ogniwo jego (*b*) przylega do czołownicy ostoi wagonu, wskutek czego podczas sprzęgania wagonów zapobiega się cofaniu ku tyłowi całego sprzęgu wraz z prętem sprzęgowym.

3. Samoczynny sprzęg według zastrz.

1 i 2, znamienny tem, że sprężyny jego (*e*) jednym końcem są przymocowane za pośrednictwem ogniwa (*b*) do haka zatraskowego (*a*), drugim zaś — przechodzą przez czołownicę do środka ostoji wagonu i są objęte wraz z prętem (*c*) uchwytem (*d*), przyczem pomiędzy uchwytem (*d*) a sprężynami (*e*) pozostawiony jest pewien luz, umożliwiający przesuwanie się tych sprężyn wzdłuż pręta (*c*).

4. Samoczynny sprzęg według zastrz. 1 — 3, znamienny tem, że posiada mechanizm do rozłączania wagonów, składający się z dźwigni z rączką (*u*), cięgła (*s*),

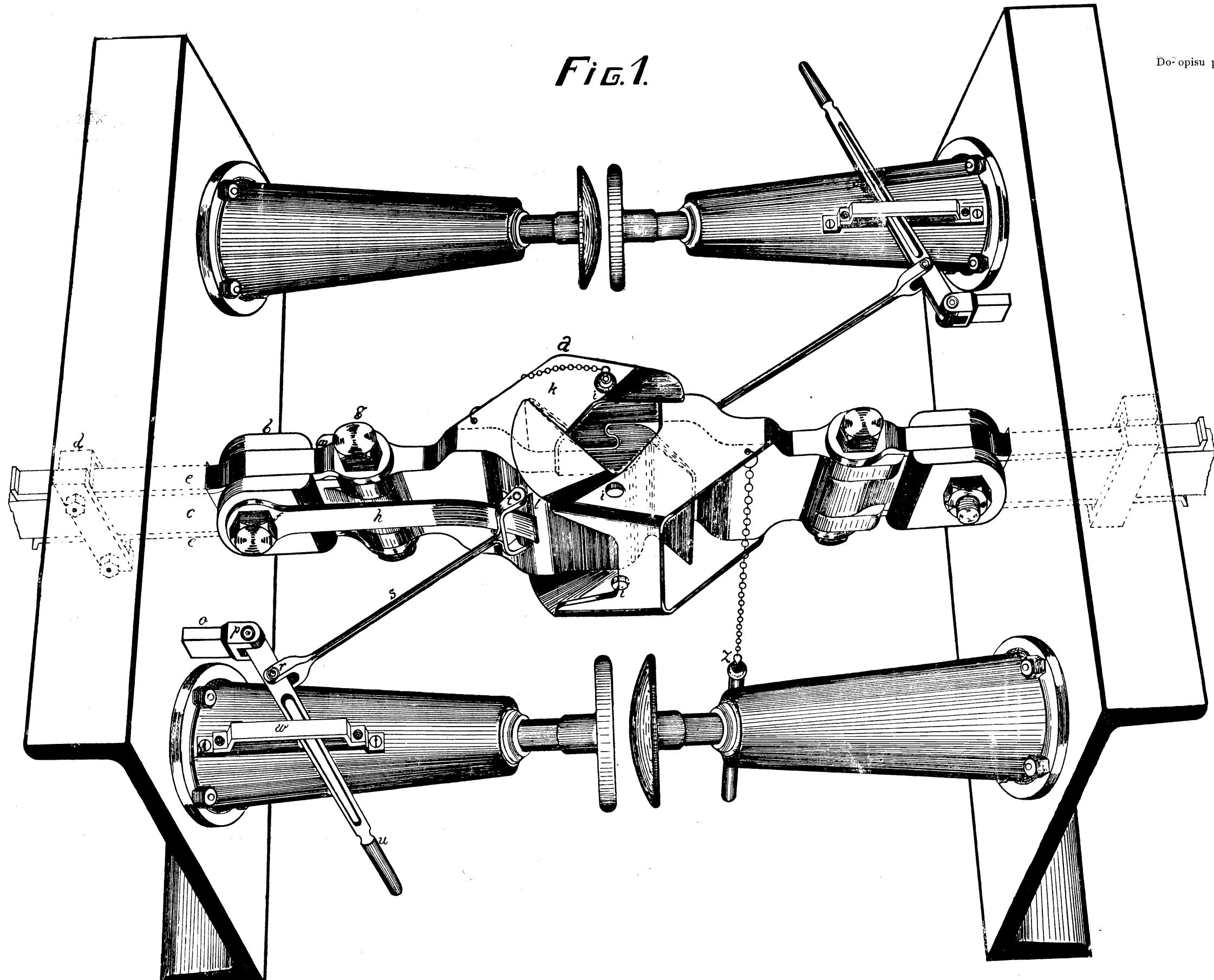
słupka (*o*), zakończonego śrubą i przykręconego do czołownicy, oraz prowadnicy (*w*), po której przesuwana jest dźwignia (*u*).

5. Samoczynny sprzęg według zastrz. 1 — 4, znamienny tem, że prowadnice (*k*) haków zatraskowych są zaopatrzone w otwory (*i*), w które wkłada się po uskutecznieniu sprzęgnięcia wagonów sworznie (*z*), przymocowane do haków zapomocą łańcuszków.

L. Rogowski.

Fig. 1.

Do opisu patentowego Nr 13893.
Ark. 1.



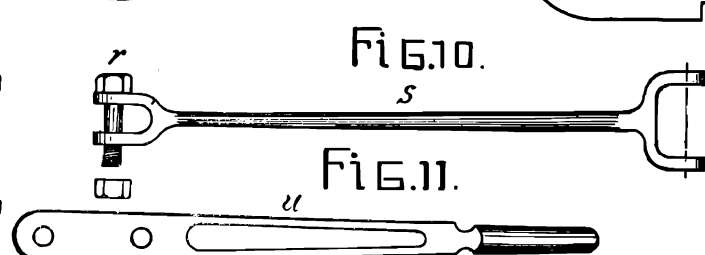
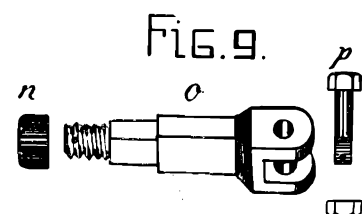
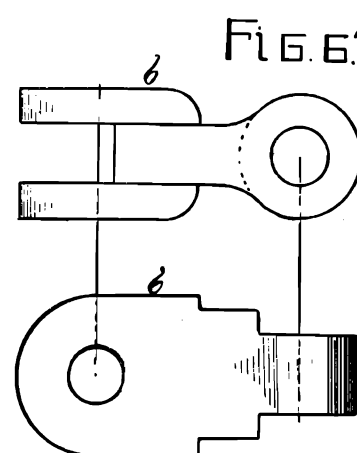
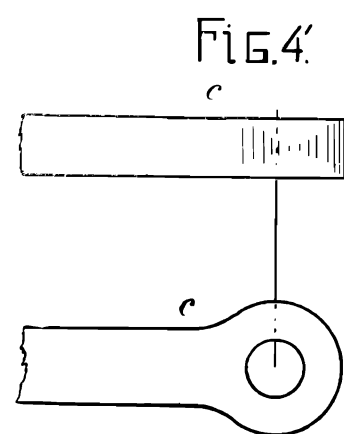
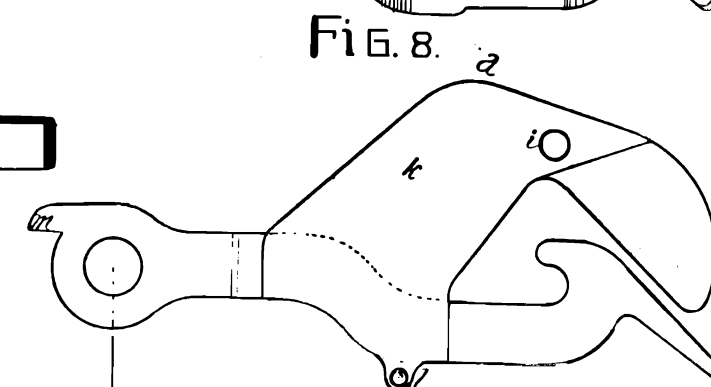
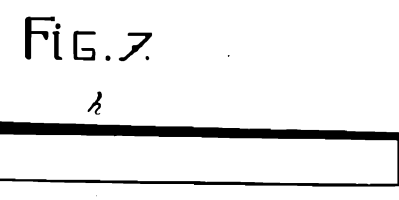
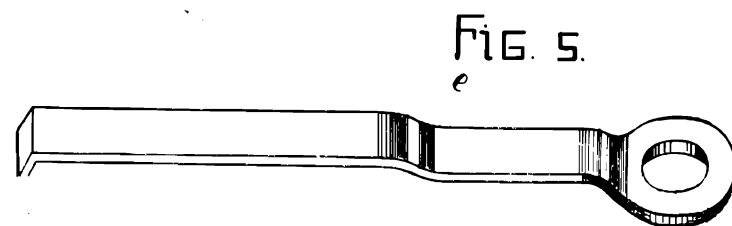
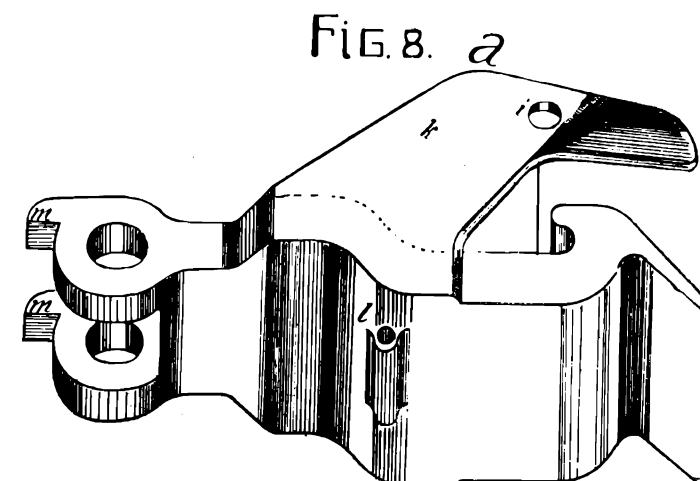
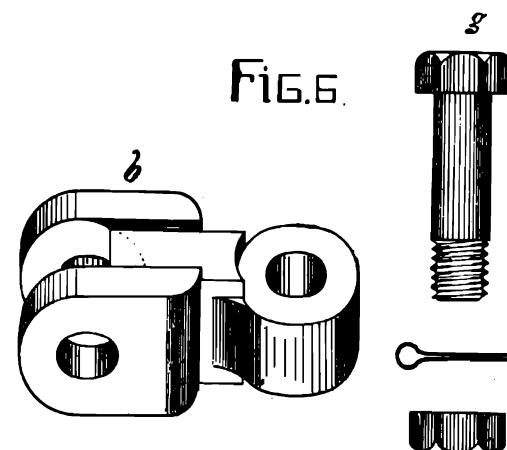
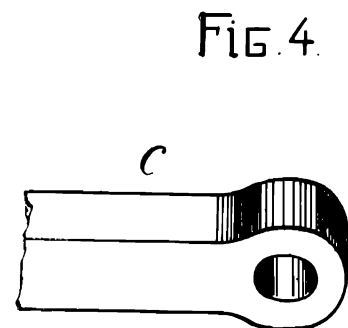
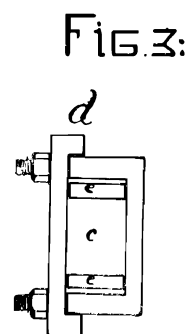
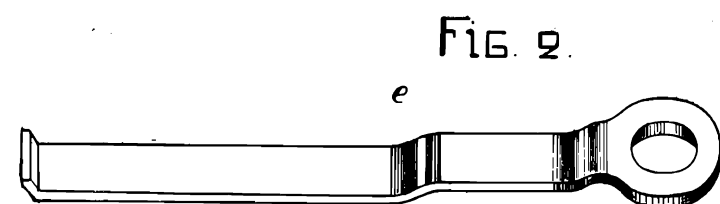


FIG. 11.

