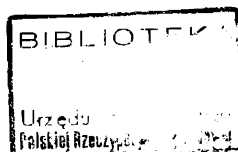


25 października 1929 r.

URZĄD PATENTOWY



B619 3102



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 10612.

Kl. 120 e 13.

Leopold Cypres
(Bydgoszcz, Polska).

Urządzenie do automatycznego sprzęgania wagonów.

Zgłoszono 23 kwietnia 1928 r.

Udzielono 7 czerwca 1929 r.

Przedmiotem wynalazku niniejszego jest urządzenie do automatycznego sprzęgania wagonów i ma na celu zapobieżenie nieszczęśliwym wypadkom, którym bardzo często ulegają pracownicy podczas sprzęgania względnie rozsprzęgania wagonów.

Na rysunku uwidoczniono powyższe urządzenie, przyczem fig. 1 przedstawia widok z boku, częściowe w przekroju, na haki sprzęgające, fig. 2 — widok z góry fig. 3 i 4 koła zapadkowe w zwiększonej podziale.

Do cięgieł wagonowych przymocowane są z boku przegubowo na czopach $e-e_1$ dwa odpowiednich kształtów haki $a-a_1$, które zapomocą dźwigni $b-c$ oraz dźwigni b_1-c_1 są połączone z wałami $d-d_1$, umieszczonemi w odpowiednich oprawach

zderzakowych, przyczem ramiona $e-e_1$ dźwigni są zaklinowane na wałach $d-d_1$ w ten sposób, że przy ich poziomem położeniu haki są podniesione i jakby zawieszane nad czopami $m-m_1$. Na końcach wałków $d-d_1$ zaklinowane są koła zapadkowe $g-g_1$, zaopatrzone w dźwigniowe zapadki $h-h_1$, przyciskane do kółek zapadkowych sprężynami $i-i_1$.

Z chwilą silnego zetknięcia się zderzaków, talerze zderzakowe uderzają o dźwignie $h-h_1$, które zwalniają kółka zapadkowe, poczem haki swym własnym ciężarem opadają na czopy $m-m_1$, osadzone na cięgłach wagonowych. Chcąc wagony rozłączyć, należy je lekko zesunąć i w odpowiedniej chwili podnieść haki zapomocą obrotu wałów $d-d_1$ korbami $k-k_1$ tak

wysoko, aby dźwignie h, h_1 zazębiły się z kółkami zapadkowymi, przez co haki zostaną zawieszone w pozycji pochylej.

Zastrzeżenie patentowe.

Urządzenie do automatycznego sprzęgania wagonów składające się z odpowiednich haków, połączonych przegubowo z ciągłami wagonowymi wałów, umieszczonych w oprawach zderzakowych, i dźwigni, uruchomionych talerzami zderzakowymi, znamienne tem, że haki (a, a_1) połączone

są ze znanymi wałami (d, d_1) zapomocą dźwigni przegubowych (b, c) i (b_1, c_1) utrzymujących powyższe haki w stanie rozłączonym w pozycji zawieszenia, przy czem samoczynne opadanie haków w czasie sprzęgania wagonów powoduje się zwolnieniem znanych kółek zapadkowych (g, g_1) , zazębiających się z zapadkami dźwigniowymi (h, h_1) uruchomianemi w znany sposób od talerzy zderzakowych.

Leopold Cypres.

