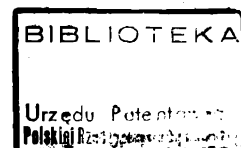


14 kwietnia 1927 r.



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY B61g 3/02

Nr 5430.

Kl. 20 e 13.

Franciszek Warzecha
(Rybnik, Polska).

Sprzęg do wagonów kolejowych.

Zgłoszono 7 czerwca 1924 r.

Udzielono 21 lipca 1926 r.

Wynalazek dotyczy sprzęgu do wagonów kolejowych, który umożliwia zarówno sprzęganie jak też odprzęganie wagonów bez konieczności wejścia osób obsługujących między wagony.

Według wynalazku osiąga się to w ten sposób, że do ściany czołowej każdego wagonu jest umocowany kadłub z hakiem, który przy zesuwanie wagonów zostaje obracany przez suwak, umieszczony w kadłubie sprzęgu i który wchodzi w wydrążenie kadłuba sąsiedniego wagonu.

Na rysunku przedstawiono przykład wykonania wynalazku, a mianowicie: fig. 1 przedstawia sprzęg w widoku z boku, fig. 2 — widok z góry, a fig. 3 — przekrój według linii A — B fig. 1.

Do ściany czołowej *a* wagonu kolejowego jest przymocowany kadłub *b*. Hak *d*

jest osadzony na osi *c*, umocowanej w kadłubie *b*. W kadłubie *b* jest umieszczony również suwak *g* (fig. 3), przesuwalny w wyłobieniu *h* i posiadający ząb *i*, zabezpieczający go od wypadnięcia z kadłuba. Kadłub *b* jest opatrzony oprócz tego w otwór *k*, w który zostaje wsuwany trzpień *l*, połączony z osią *m* tak, że przy obracaniu osi zapomocą korby *n*, trzpień zostaje wsuwany lub wysuwany częściowo z kadłuba *b*, przyczem jednocześnie ustala lub zwalnia hak.

Przed zsunięciem wagonów haki *d* znajdują się w położeniu otwartym (kreskowane linje fig. 2); suwaki *g* wystają przednimi końcami poza kadłuby *b*; trzpienie *l* spoczywają na hakach. Przy zsunięciu wagonów suwaki *g* zostają przez kadłuby wsunięte do środka, przyczem po-

wodują zapomocą zębów i obrót haków *d*, które wchodzą w wyżłobienia *c* kadłubów sąsiednich wagonów. Trzpienie *l* spadają pod wpływem swego własnego ciężaru przed haki do dolnej części kadłuba i ustalają hak w położeniu sprzęgniętem. W ten sposób zabezpieczają sprzęg od przypadkowego otwarcia się. Celem rozsprzężenia obraca się korbę *n*, przez co czopy *l* zostają podniesione w górę ponad haki *d* tak, że przez samo rozsuniecie wagonów haki wyslizgują się z kadłubów, a jednocześnie suwaki zostają przez nie wysunięte z kadłubów.

Zastrzeżenie patentowe.

Sprzęg do wagonów kolejowych, znamieny tem, że składa się z kadłuba (*b*),

przymocowanego do ścianki czołowej wagonu, w którym zapomocą czopa (*c*) jest osadzony hak (*d*), który przy zesuwanu wagonów zostaje obracany przez przesuwający się suwak (*g*), umieszczony w wyżłobieniu (*h*) kadłuba, i wchodzi w wyżłobienie kadłuba, przyczem ustalenie haka w położeniu sprzężonem zostaje uskutecznione zapomocą czopa (*l*), wchodzącego po sprzężeniu do otworu (*k*) przed hak, a wymowanego przy rozsprzęganiu wagonów przez łącznik (*o*), uruchamiany przez pokręcenie osi (*m*) zapomocą korby (*n*), umieszczonej z boku wagonu.

Franciszek Warzecha.
Zastępca: H. Sokal,
rzecznik patentowy.

