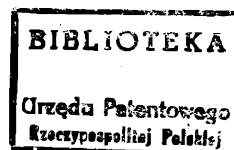


Warszawa, dnia 28 marca 1951 r.



B 60m 7/00



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 34026

Kl. 20 k, 9/01

Aktiengesellschaft Kummler & Matter

(Aarau, Szwajcaria)

Układ nadziemnych przewodów jezdnych w postaci pętlic i łuków do pojazdów elektrycznych, zwłaszcza bezszynowych

Udzielono z mocą od dnia 29 grudnia 1947 r.

Pierwszeństwo: 7 grudnia 1938 r. (Szwajcaria)

Pętlice i łuki nadziemnych przewodów jezdnych wykonywane były dotychczas w ten sposób, że krzywa toru przewodowego była zastępowana odpowiednim wielobokiem, którego wierzchołki były podtrzymywane linkami odciągowymi. Gwałtowne zmiany kierunku przewodu w wierzchołkach takiego wieloboku powodowały niekorzystne uderzenia o odbieraki prądu w pojazdach, szczególnie o odbieraki krążkowe i łyżkowe. Uderzenia takie powodowały znaczne ograniczenie prędkości jazdy, ponadto zaś utworzenie wieloboku przewodu o dostatecznie dużej liczbie boków wymagało wielkiej liczby linek odciągowych, co wiązało się z poważnym nakładem kosztów.

Wszystkie te niedogodności usuwa wynalazek, polegający na tym, że dotychczasowy wielobok przewodu jezdnych zostaje zastąpiony łukiem kołowym lub innym, utworzonym z sztywnego drutu profilowego bądź metalowej rurki. Łuk ten jest przyłączony na obu swych końcach do zakotwiczonych przewodów jezdnych w

ten sposób, że nie podlega on działaniu jakichkolwiek sił rozciągających. Przymocowanie obu końców łuku do przewodu jezdnych jest wykonane za pomocą specjalnych zacisków, zapewniających gładkie przesuwanie się odbieraków prądu. Jeżeli łuk składa się z kilku odcinków, wówczas są one łączone tak, aby w miejscach ich zetknięcia przejście odbieraka następowało zupełnie płynnie.

Na rysunku przedstawiono przedmiot wynalazku w zastosowaniu do dwubiegunowych przewodów jezdnych (trolejbusowych), przy czym do wytworzenia łuku użyto rurek. Fig. 1 przedstawia schematycznie ogólny układ pętlicy krańcowej, fig. 2 — zawieszenie pary rurek stykowych, wreszcie fig. 3 — widok z boku połączenia przewodu jezdnych z rurką łuku.

Pary przewodów jezdnych *a*, *b* oraz *e*, *f* są zakotwiczone odpowiednio w punktach *c* oraz *d*, które przejmują na siebie całe obciążenie przewodów jezdnych. Łuk pętlicy jest utworzony z kilku równych odcinków *g* i *h*. Początki i końce

utworzonych w ten sposób łuków są przymocowane za pomocą zacisków i do napiętych przewodów jezdnych; użycie specjalnych zacisków i zapewnia gładkie przechodzenie odbieraków przez złącza.

Łączenie poszczególnych odcinków łuku jest wykonane w miejscu ich zamocowania na izolatorach k , np. przez użycie znanych złączek z dwoma poziomymi, wzajemnie przeciwnymi śrubami, które wkręca się w końce rurek g , h ; prostopadły uchwyt takiej złączki wychodzi na zewnątrz odpowiednimi wykrojami, wykonanymi na górnych powierzchniach końców tych rurek.

Izolatory k są łączone po dwa za pomocą drążków izolacyjnych l i umocowane na wahliwych trójkątach przegubowych, utworzonych z prętów m , m , l i zawieszonych na zaciskach n . Punkty kotwiczne o , p i q są wzajemnie połączone naprężonymi linkami r , do których są przymocowane zaciski n . W celu zwiększenia wytrzymałości łuków, złożonych z poszczególnych odcinków, nad każdym z nich przebiega drut napinający s (w danym przypadku, przy przewodach dwubiegunowych, zastosowane są dwa druty), którego końce są przymocowane do zacisków i i który przechodzi przez odpowiednie otwory w sworzniach t izolatorów k .

Zastrzeżenia patentowe

1. Układ nadziemnych przewodów jezdnych w postaci pętlic i łuków do pojazdów elek-

trycznych, zwłaszcza bezszynowych, znamieny tym, że do naprężonego przewodu jezd- nego (a , b lub e , f) jest przymocowany łuk, wolny od naprężeń rozciągających, utworzony ze sztywnego drutu profilowego lub rurki metalowej o osi równoległej do toru ruchu pojazdu i podwieszony w kilku jednakowo odległych punktach na izolatorach (k), przy czym przymocowanie końców łuków do przewodu jezd- nego jest wykonane zaciskami (i) w ten sposób, iż odbierak prądu przesuw- a się wzdłuż złącza bez jakichkolwiek wstrząsów.

2. Układ według zastrz. 1, znamieny tym, że izolatory (k) z podwieszonym na nich łukiem (rurką g lub h) są umocowane w wierzchołkach wahlowego trójkąta przegubowego (m , m , l), zawieszonego na zacisku (n).
3. Układ według zastrz. 1, 2, znamieny tym, że nad łukiem, złożonym z poszczególnych odcinków, umieszcza się drut napinający (s), w celu powiększenia wytrzymałości łuku.
4. Układ według zastrz. 1 — 3, znamieny tym, że poszczególne odcinki (g , h) łuku są łączone w punktach jego zawieszenia sworzni- mi śrubowymi.

Aktiengesellschaft
Kumler & Matter

Zastępca: Dr S. Bolland
adwokat

