

POLSKA  
RZECZPOSPOLITA  
LUDOWA



URZĄD  
PATENTOWY  
PRL

# OPIS PATENTOWY

86 160

Patent dodatkowy \_\_\_\_\_  
do patentu \_\_\_\_\_

Zgłoszono: 16.08.73 (P. 164713)

Pierwszeństwo: \_\_\_\_\_

Zgłoszenie ogłoszono: 02.09.74

Opis patentowy opublikowano: 15.12.1977

MKP B60I 3/04

Int. Cl.<sup>2</sup> B60L 3/04

CZYTELNIA

Urzędu Patentowego  
P o l s k i      8 1   1 5 9 8 1

Twórca wynalazku: Roman Stachurski

Uprawniony z patentu: Miejskie Zakłady Komunikacyjne, Warszawa (Polska)

## Układ zapobiegający jeździe wagonów szczególnie tramwajowych w przypadku otwartych drzwi

Przedmiotem wynalazku jest układ zapobiegający jeździe wagonów, szczególnie tramwajowych, w przypadku otwartych drzwi.

Dotychczas obwód jazdy nie był uzależniony od stanu zamknięcia drzwi. Stan zamknięcia drzwi był sygnalizowany dla prowadzącego pojazd szynowy, lampką sygnalizacyjną, załączoną oddzielnym obwodem nie związanym z obwodem jazdy. W tym stanie była możliwość zarówno ruszenia jak i kontynuowania jazdy przy niecałkowicie zamkniętych lub otwartych drzwiach.

Celem wynalazku jest wyeliminowanie możliwości ruszenia pojazdu szynowego przy niecałkowicie zamkniętych lub otwartych drzwiach pojazdu. Cel ten osiągnięto przez włączenie do znanego obwodu jazdy dowolnej ilości styków maszyn drzwiowych pomiędzy awaryjnym wyłącznikiem rozrządu a cewkami przekaźnika jazdy, przy czym włączony jest przełącznik blokady równoległe do obwodu styków maszyn drzwiowych.

Szczegółowe rozwiązanie uwidocznione jest w przykładzie wykonania na załączonym rysunku, na którym fig. 1 przedstawia wycinek obwodu przekaźnika jazdy z włączoną blokadą w układzie wagonu pierwszego, a fig. 2 przedstawia identyczny obwód w układzie wagonu drugiego.

Układ rozłączający jazdę wagonów według wynalazku stanowi znany dotychczas stosowany układ obwodu jazdy do którego pomiędzy punktami 1, 2 łączącymi styki czuwaka 3 oraz styki nawrotnika 4 obwodu przekaźnika jazdy 5 włączono szeregowo styki maszyn drzwiowych 6, 7, 8 oraz dodatkowy styk przełącznika sterowania ukrotnionego 9. Dodatkowy styk sterowania ukrotnionego 9 połączono przewodami 10 i 11 z gniazdem sterowniczym. Pomiedzy punkty 1 i 2 równoległe do styków maszyn drzwiowych 6, 7, 8 i styku przełącznika sterowania ukrotnionego 9 włączono przełącznik blokady 12. W wagonie drugim natomiast przewód 10' połączono ze stykiem nawrotnika jazdy 1' lub pierwszej maszyny drzwiowej 6' a przewód 11' połączono ze stykiem przełącznika sterowania ukrotnionego 9' lub stykiem ostatniej maszyny drzwiowej 8'. Podanie napięcia na cewki przekaźników jazdy 5 lub 5' powoduje, że jazda pojazdu jest możliwa po zamknięciu styków maszyn drzwiowych 6, 7, 8. Zamknięcie lub otwarcie styków realizowane jest przez zaprogramowane

krzywki umieszczone na wałku maszyny drzwiowej. Przełącznik blokady 12 lub 12' służy do eliminowania układu blokady w przypadkach uszkodzeń drzwi itp. Przy jeździe jednego wagonu styk przełącznika sterowania ukrotnionego 9 lub 9' jest zwarty, natomiast styk przełącznika blokady 12 lub 12' jest rozarty. Dla jazdy wagonami w sterowaniu ukrotnionym styki przełącznika sterowania ukrotnionego 9 lub 9' są rozarte jak również styki przełącznika blokady 12 i 12' są rozarte. Wagony w tym przypadku połączone są złączem z gniazdami sterowniczymi obu wagonów. Podanie napięcia na cewki przekaźników jazdy 5 i 5' powoduje, że jazda jest możliwa dopiero po zamknięciu się styków wszystkich maszyn drzwiowych w obu wagonach to jest 6, 7, 8 i 6', 7', 8'. Wyłączenie układu blokady następuje przez przełączenie przełącznika blokady 12 tylko w pierwszym wagonie.

Należy zaznaczyć, że przekaźniki jazdy sterują zasilaniem styczników głównych i przekaźników czasowych obwodu głównego jazdy.

W przypadku większej ilości drzwi w wagonie w układ należy włączyć odpowiednią ilość styków maszyn drzwiowych.

### Zastrzeżenie patentowe

Układ zapobiegający jeździe wagonów szczególnie tramwajowych w przypadku otwartych drzwi, z n a m i e n n y t y m, że do znanego obwodu jazdy włączona jest dowolna liczba styków maszyn drzwiowych (6), (7), (8) i (6'), (7'), (8') pomiędzy awaryjnym wyłącznikiem rozrządu, a cewkami przekaźnika jazdy (5) lub (5'), oraz przełącznik blokady (12) włączany równolegle do obwodu styków maszyn drzwiowych.

