

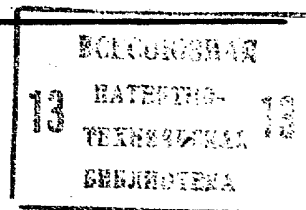


СОЮЗ СОВЕТСКИХ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ
РЕСПУБЛИК

(19) **SU** (11) **1008052** **A**

3 (51) В 61 К 5/00

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ СССР
ПО ДЕЛАМ ИЗОБРЕТЕНИЙ И ОТКРЫТИЙ



ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ

К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ

(21) 3301609/27-11

(22) 02.03.81

(46) 30.03.83. Бюл. № 12

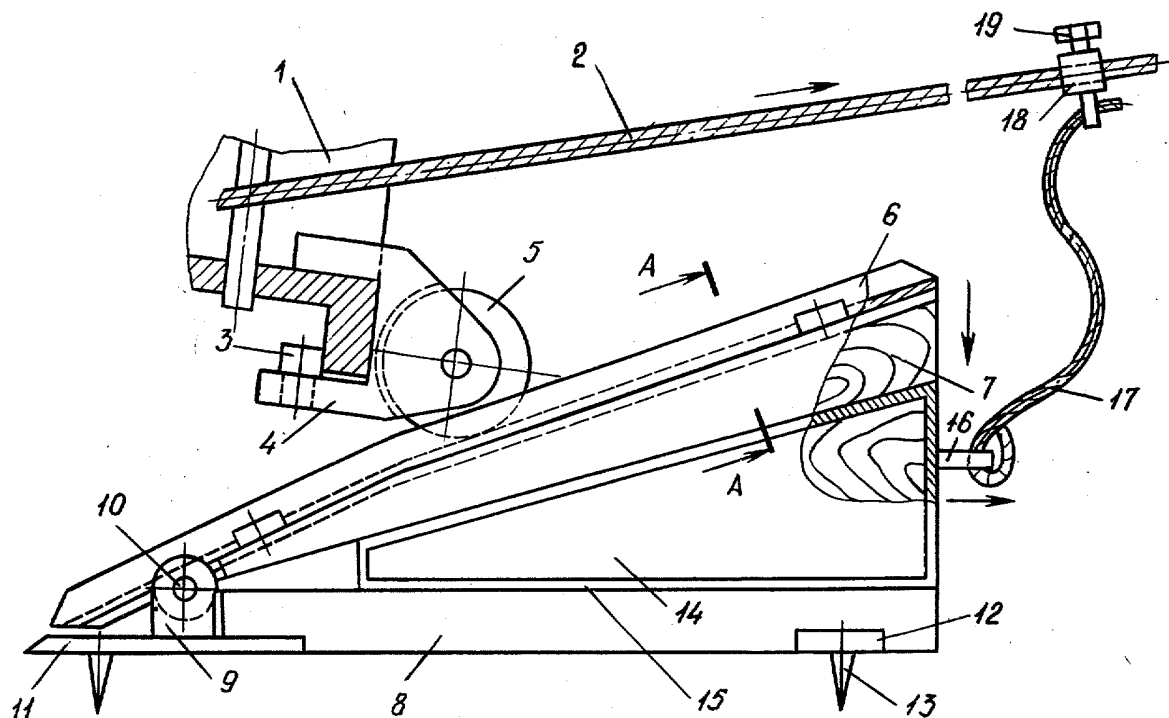
(72) В. И. Соловьев

(53) 629.488.5 (088.8)

(56) 1. Патент Германии № 135152,
кл. 2 ОН 6, 1901.

(54) (57) УСТРОЙСТВО ДЛЯ ПОСТАНОВ-
КИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА РЕЛЬ-
СЫ, содержащее закрепляемый на буфере
транспортного средства и соединяемый с

тяговым органом тросом съемный упорный
ролик для взаимодействия с наклонной по-
верхностью клина, устанавливаемого между
рельсами, отличающееся тем, что, с целью
расширения функциональных возможностей
и повышения техники безопасности, клин
выполнен составным в виде створок, шар-
нирно соединенных у основания, и снабжен
размещенным между створками выдвижным
дополнительным клином с проушиной для
соединения с тяговым органом.



Фиг.1

(19) **SU** (11) **1008052** **A**

Изобретение относится к железнодорожному транспорту и касается устройств для постановки подвижного состава на рельсы.

Известно устройство для постановки транспортных средств на рельсы, содержащее закрепляемый на буфере транспортного средства и соединяемый с тяговым органом тросом съемный упорный ролик для взаимодействия с наклонной поверхностью клина, устанавливаемого между рельсами [1].

Недостатками известного устройства являются значительные трудозатраты и низкая надежность.

Цель изобретения — расширение функциональных возможностей и повышение техники безопасности.

Поставленная цель достигается тем, что в устройстве для постановки транспортных средств на рельсы, содержащем закрепляемый на буфере транспортного средства и соединяемый с тяговым органом тросом съемный упорный ролик для взаимодействия с наклонной поверхностью клина, устанавливаемого между рельсами, клин выполнен составным в виде двух створок, шарнирно соединенных у основания, и снабжен размещенным между створками выдвижным дополнительным клином с проушиной для соединения с тяговым органом.

На фиг. 1 изображено устройство, общий вид; на фиг. 2 — разрез А-А на фиг. 1.

К буферу вагона 1 прикреплен канат 2, соединенный с тяговым органом. В нижней части буфера к его отбортовке с помощью пальца 3 крепится ползун 4, несущий съемный торный ролик 5, который в процессе подъема находится в контакте с желобчатой накладкой 6, закрепленной на створке 7 клина.

Нижняя створка состоит из деревянного бруса 8, соединенной шарнирно с помощью стойки 9 с проушиной верхней створки осью 10. Стойка 9 приварена к пластине 11, ко-

торая прикреплена к брусу 8, к нему также прикреплена и пластина 12 с шипом 13. Между верхней и нижней створками клина находится выдвижной дополнительный клин 14, окантованный металлической полосой 15.

К передней стенке выдвижного клина приварена проушина 16, к которой прикреплен конец короткого каната 17, прикрепленного с помощью зажима 18, снабженного прижимным винтом 19. Зажим прикрепляется либо к канату 2, либо к сцепке тянущего вагона (не изображена).

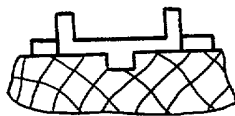
Устройство работает следующим образом.

На буфер сошедшего с рельс вагона навешивается ползун 4 при помощи пальца 3, который входит в отверстие ползуна 4, имеющего вилообразную конфигурацию и охватывает отбортовку буфера 1. Ползун снабжен съемным опорным роликом 5, находящимся в контакте с направляющей накладкой 6 клина, который устанавливается под буфером так, чтобы продольная осевая линия накладки 6 пересекалась со средней линией железнодорожного полотна в точке максимально необходимого подъема ролика 5 ползуна 4, на которые опирается буфер 1.

После установки устройства в рабочее положение к буферу вагона прикладывается тяговое усилие локомотива, вследствие чего вагон перемещается с одновременным подъемом по наклонной плоскости самостава и поперечным смещением конца вагона в сторону средней линии железнодорожного полотна. В точке наибольшего подъема ползуна с роликом по клину колесная пара вагона поднимается над рельсами и совмещается с ними, после чего тяговые усилия локомотива прикладываются к дополнительному выдвижному клину 14, который выдвигается.

Предлагаемое устройство позволит снизить трудозатраты и повысить безопасность.

А-А



Фиг. 2

Редактор Н. Кешеля
Заказ 2243/25

Составитель А. Ходыкин
Техред И. Верес
Тираж 505

Корректор О. Билак
Подписное

ВНИИПИ Государственного комитета СССР
по делам изобретений и открытий
113035, Москва, Ж-35, Раушская наб., д. 4/5
Филиал ППП «Патент», г. Ужгород, ул. Проектная, 4