

2
POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA



URZĄD
PATENTOWY
PRL

OPIS PATENTOWY

57070

Patent dodatkowy
do patentu _____

Zgłoszono: 23.VII.1965 (P 110 169)

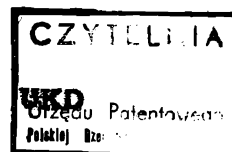
Pierwszeństwo: 30.VII.1964 Niemiecka
Republika
Federalna

Opublikowano: 20.III.1969

Kl. 20 e, 13

MKP B 61 g

3/10



Właściciel patentu: Linke-Hofmann-Busch Waggon-Fahrzeug-Maschinen
GmbH, Salzgitter-Watenstedt (Niemiecka Republika
Federalna)

Automatyczne sprzęgło ze środkowym zderzakiem konstrukcji Willisona do pojazdów szynowych

1

Wynalazek dotyczy automatycznego sprzęgła ze
środkowym zderzakiem konstrukcji Willisona do
pojazdów szynowych, którego głowica sprzęgowa
posiada kiel udarowy i pociągowy, umieszczone
w pewnej odległości od siebie i zazębiające się
z odpowiednimi kłami drugiej połowy tego sprzę-
gła. Dolna część kła udarowego wystaje skośnie
do dołu i przodu oraz na zewnątrz, ograniczając
wzajemny ruch pionowy głowic sprzęgowych. Kły
pociągowe w położeniu przygotowanym do sprzę-
gnięcia mogą być odchylone na zewnątrz, a w
położeniu sprzęgniętym są zamocowane sztywno za
pomocą odpowiedniego obrotowego ramienia.

Tak wykonane sprzęgło można rozsprzęglić przez
odchylenie ramienia do tyłu za pomocą odpowied-
niego urządzenia. Odchylenie ramienia musi trwać
jednak tak długo, aż uzyska się zwolnienie kła
pociągowego przeciwsprzęgła, co było zasadniczą
wadą dotychczasowych sprzęgieł opisanego typu.
Urządzenie odchylające, przez cały czas wysuw-
nia się połówek sprzęgu przytrzymuje ramię, gdyż
w przeciwnym wypadku ramię zostanie przez sprę-
żynę docisnięte do położenia sprzęgającego.

Wynalazek ma na celu usunięcie tej poważnej
wady, co udało się osiągnąć dzięki zaopatrzeniu
obrotowego ramienia w zaczep, który przy odchyl-
aniu ramienia jednocześnie odpycha kiel pocią-
gowy.

Przedmiot wynalazku jest uwidoczniony schema-
tycznie w przykładowym wykonaniu na rysunku, na

2

którym fig. 1 przedstawia automatyczne sprzęgło
w położeniu sprzęgniętym, a fig. 2 — to samo
sprzęgło w położeniu rozsprzęgniętym.

Sprzęgło składa się z dwóch zasprzęglających się
ze sobą głowic 1 i 1a, zaopatrzonych od strony
czołowej w udarowe kły 2, 2a i pociągowe kły 3,
3a. Do głowic 1, 1a są zamocowane obrotowo ra-
miona 10, 10a, które przytrzymują w położeniu
sprzęgniętym pociągowe kły 3, 3a. Ramiona 10,
10a są zaopatrzone w zaczepy 15, 15a, a pocią-
gowe kły 3, 3a w wycięcia 17, 17a tak, aby przy
rozsprzęganiu i odchylaniu na zewnątrz pociągo-
wego kła np. 3a zaczep 15 swoją płaszczyzną 16,
16a oparł się o te skośne wycięcie 17a i odpychał
pociągowy kiel 3 lub 3a.

Przy odchylaniu pociągowego kła 3a, za po-
mocą występu 8a kła 3a i występu 9a zostaje
wychylone ramię 10a, które z kolei odpycha kiel
3 za pomocą zaczepu 15a. W takim położeniu
obydwie głowice 1 i 1a mogą być rozsunięte.
Odchylenie ramion 10 lub 10a dokonuje się np.
liną 14, 14a znanego rozsprzęgającego urządzenia
nie pokazanego na rysunku.

Zastrzeżenie patentowe

Automatyczne sprzęgło ze środkowym zderza-
kiem konstrukcji Willisona do pojazdów szyno-
wych, którego głowica sprzęgowa ma kiel udaro-
wy i pociągowy umieszczone w pewnej odległość-

ci od siebie i zazębiające się z odpowiednimi kłami drugiej połowy tego sprzęgła, przy czym dolna część kła udarowego wystaje skośnie do dołu i przodu oraz na zewnątrz, ograniczając wzajemny ruch pionowy głowic sprzęgowych, natomiast kły pociągowe w położeniu przygotowanym do sprzęgnięcia mogą być odchylone na zewnątrz, a w położeniu sprzęgniętym są zamocowane na stałe za

5 pomocą obrotowych ramion, **znamiennie tym**, że ramiona (10 i 10a) są zaopatrzone w zaczepy (15 i 15a), a pociągowe kły (3 i 3a) w skośne wycięcia (17 i 17a) tak, aby przy rozsprzęganiu i odchylaniu na zewnątrz pociągowego kła (3a) zaczep (15) swoją płaszczyzną (16) lub (16a) oparł się o skośne wycięcia (17) lub (17a) i odpychał pociągowy kiel (3) lub (3a).

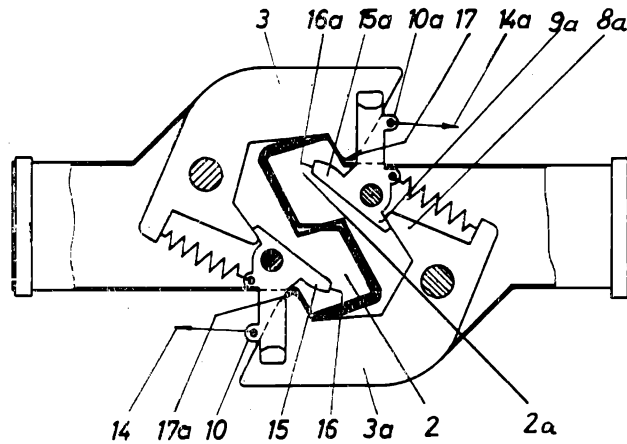


Fig. 1

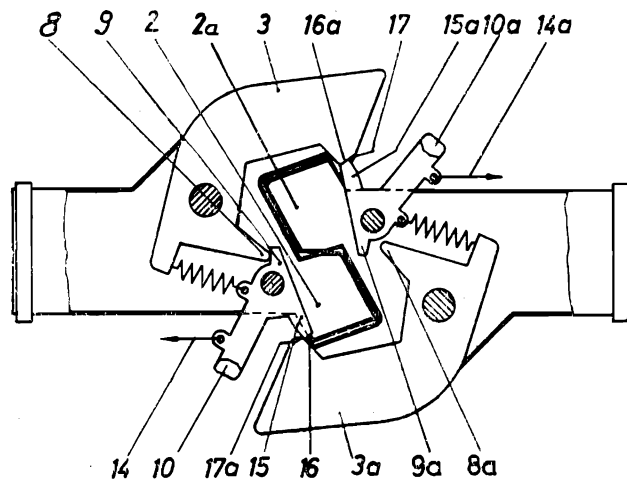


Fig. 2

