



**POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA**



**URZĄD
PATENTOWY
PRL**

OPIS PATENTOWY

61366

Patent dodatkowy
do patentu _____

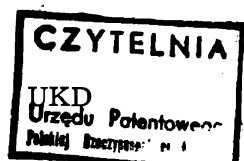
Kl. 20 e, 10

Zgłoszono: 12.X.1967 (P 122 991)

Pierwszeństwo: 20.VI.1967 Niemiecka
Republika
Demokratyczna

MKP B 61 g, 1/06

Opublikowano: 31.X.1970



Współtwórcy wynalazku: Wilfried Wolter, Nikolai Arsentjewitsch Andrejew

Właściciel patentu: Ministerium für Verkehrswesen, Berlin (Niemiecka
Republika Demokratyczna)

Mechanizm ryglujący do automatycznych sprzęgów ciągłowo- zderzakowych pojazdów szynowych

1 Wynalazek dotyczy mechanizmu ryglującego do automatycznych sprzęgów ciągłowo-zderzakowych pojazdów szynowych, wyposażonego w dźwignię urządzenia włączającego.

Istniejące rozwiązania mechanizmów ryglujących do automatycznych sprzęgów ciągłowo-zderzakowych pojazdów szynowych posiadają szereg wad, jak na przykład rozwiązanie, które w celu ponownego zesprzęglenia rozłączonego zespołu sprzęgłowego, ma usytuowane obrotowo na sworzniu zastawki sprzęgu w kształcie haka, oraz wyrzutnik, który działa na przyrządkową krzywkę zaczepu zamka, przy czym hakowa również część wyrzutnika wystaje z wyżłobienia, znajdującego się od dołu głowicy sprzęgu. Jeżeli przy połączonych głowicach sprzęgu mechanizm ryglujący wprowadzony został przypadkowo w położenie zwalniające, to wówczas poprzez wyciśnięcie hakowej części wyrzutnika, wystającej od dołu głowicy sprzęgu, można przywrócić mechanizm w położenie ryglowania.

Rozwiązanie to posiada jeszcze tę wadę, że uruchomienie wyrzutnika jest kłopotliwe i czasochłonne, ponieważ należy sięgać do wyrzutnika bezpośrednio pod głowicę sprzęgu.

Wynalazek ma na celu usunięcie tych wad i stawia sobie za zadanie skonstruowanie urządzenia, za pomocą którego można uruchomić wyrzutnik przy użyciu dźwigni urządzenia włączają-

2 cego, umieszczonej przy sprzęgu pojazdów szynowych.

Według wynalazku zadanie to rozwiązane jest w ten sposób, że poniżej znanej, umieszczonej przy sprzęgu pojazdu szynowego dźwigni urządzenia włączającego, jest zamocowana obrotowo na sworzniu, usytuowanym równolegle do osi wzdłużnej dźwigni, dźwignia dwuramienna, której jedno ramię, skierowane w kierunku głowicy sprzęgu, jest połączone na swym końcu przegubowo z wystającą z głowicy sprzęgu hakową częścią wyrzutnika, umieszczonego obrotowo na sworzniu zastawki sprzęgu i znajdującego się pod naciskiem sprężyny, a drugie ramię tej dźwigni posiada w swym górnym położeniu płytkę oporową, przylegającą do krzywki, umieszczonej na obwodzie dźwigni.

Rozwiązanie według wynalazku polega również na tym, że wyrzutnik usytuowany w obrębie mechanizmu ryglującego, jest zamocowany swobodnie na sworzniu prowadzonym w podłużnym otworze wyrzutnika, a na swej bocznej powierzchni czołowej, odwróconej w stosunku do znanej, umieszczonej na sprzęgu pojazdów szynowych dźwigni urządzenia włączającego, ma nasadkę, opierającą się o wewnętrzną stronę głowicy sprzęgu, przy czym na wystającej z dołu głowicy sprzęgu dźwigni włączającej, przy wyrzutniku, prowadzone jest ciągło, którego wolny koniec spoczywa na dźwigni kątowej, połączonej współzależnie ru-

chomo ze znaną dźwignią, umieszczoną na sprzęgu pojazdu szynowego.

Zastosowanie rozwiązania według wynalazku umożliwia uruchomienie wyrzutnika dla ponownego połączenia przypadkowo rozłączonego zespołu sprzęgłowego poprzez dźwignię urządzenia włączającego, umieszczoną na sprzęgu pojazdu szynowego.

Przedmiot wynalazku jest przedstawiony w przykładzie wykonania na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia urządzenie do przestawiania wyrzutnika w położenie spoczynkowe, uwidocznione na rysunku linią przerywaną, a fig. 2 — odmianę tego urządzenia.

Fig. 1 przedstawia znajdujący się pod naciskiem sprężyny wyrzutnik 44, umieszczony na sworzniu 49, zastawki sprzęgu, przy czym część hakowa 45 wyrzutnika 44 wystaje z głowicy 50 sprzęgu i jest połączona z dźwignią dwuramienną 69, sprzężoną z drugą dźwignią 67. Poniżej dźwigni 67 nie uwidocznionego na rysunku urządzenia włączającego sprzęgu pojazdu szynowego, umieszczony jest sworzeń 68, na którym zamocowana jest obrotowo dźwignia dwuramienna 69. Ramię dźwigni dwuramiennej 69, skierowane w kierunku głowicy 50 sprzęgu, jest połączone przegubowo na swym końcu za pomocą śruby 71, prowadzonej w otworze podłużnym 70, z częścią hakową 45 wyrzutnika 44, a przesuwne w kierunku osi wzdłużnej dźwigni dwuramiennej 69. Drugie ramię dźwigni dwuramiennej 69 posiada w swym górnym położeniu płytkę oporową 72, która przylega do krzywki, zamocowanej do dźwigni 67.

Jeżeli przy zesprężglonych głowicach sprzęgu, mechanizm ryglujący wprowadzony zostanie przypadkowo w położenie zwalnające, to wówczas przez obrót dźwigni 67 w prawo, można przesunąć poprzez krzywkę 73 i płytkę oporową 72 dźwignię dwuramienną 69 w lewo. Powoduje to wcisnięcie części hakowej 45 wyrzutnika 44 w głowicę 50, a tym samym powrót mechanizmu ryglującego w położenie zaryglowania.

Fig. 2 przedstawia odmianę mechanizmu ryglującego do automatycznych sprzęgów ciągłowo-zderzakowych pojazdów szynowych, która ma usytuowany na prowadzonym ruchomo w podłużnym otworze 80 sworzniu 49 zastawki sprzęgu, wyrzutnik 44. Wyrzutnik ten posiada na swej bocznej powierzchni czołowej nasadkę 74, opierającą się o wewnętrzną stronę głowicy 50 sprzęgu, oraz posiada dźwignię włączającą 75, wystającą z dołu głowicy 50 sprzęgu. Na dźwigni włączającej 75 wyrzutnika 44.1 prowadzone jest ciągło 76, połączone na drugim jego końcu z dźwignią kątową 77, zamocowaną na osi 67, nie uwidocznionego na rysunku urządzenia włączającego

sprzęgło pojazdu szynowego. Dźwignia kątowa 77 jest przesuwana swym ramieniem przy obrocie osi 67 w prawo, za pomocą czopa 78 i zabieraka 79, osadzonego również na osi 67.

Wskutek obrotu w prawo osi 67, ciągło 76, prowadzone na dźwigni kątowej 77, jak również dźwignia włączająca 75 wyrzutnika 44.1, wystająca z głowicy 50 sprzęgu i prowadzona na ciągle 76 jest przesuwana w kierunku dźwigni 76. W tym czasie nasadka 74, opierająca się na wewnętrznej stronie głowicy 50 sprzęgu działa jako punkt oporu, a wyrzutnik 44.1, prowadzony przez sworzeń 49 zastawki sprzęgu i podłużny otwór 80, jest wciskany w głowicę 50 sprzęgu i wskutek tego mechanizm ryglujący wraca w położenie zaryglowania.

Podane kierunki ruchu odnoszą się do rysunku według fig. 1 i 2. Jeżeli uruchomienie urządzenia następuje z przeciwległej strony pojazdu, to obowiązuje wówczas odwrócony kierunek obrotu.

Zastrzeżenia patentowe

1. Mechanizm ryglujący do automatycznych sprzęgów ciągłowo-zderzakowych pojazdów szynowych, wyposażony w dźwignię urządzenia włączającego, **znamienny tym**, że ma zamocowaną obrotowo na sworzniu (68) i usytuowaną równoległe do osi wzdłużnej dźwigni (67), dźwignię dwuramienną (69), której jedno ramię, zwrócone w kierunku głowicy (50) sprzęgu, jest połączone na swym końcu przegubowo z wystającą z głowicy (50) częścią hakową (45) usytuowanego obrotowo na sworzniu (49) zastawki sprzęgu wyrzutnika (44), znajdującą się pod naciskiem sprężyny i przesuwanego w kierunku wzdłużnym dźwigni dwuramiennej (69), której drugie ramię posiada w swym górnym położeniu płytkę oporową (72), przylegającą do krzywki (73), usytuowanej na obwodzie dźwigni (67).

2. Mechanizm ryglujący do automatycznych sprzęgów ciągłowo-zderzakowych pojazdów szynowych, **znamienny tym**, że wyrzutnik (44.1) jest usytuowany w obrębie mechanizmu ryglującego i jest zamocowany na sworzniu (49), prowadzonym swobodnie w otworze podłużnym (80) wyrzutnika (44.1), a ponadto posiada na swej bocznej powierzchni czołowej nasadkę (74), opierającą się o wewnętrzną stronę głowicy (50) sprzęgu, przy czym na wystającej z dołu głowicy (50) sprzęgu dźwigni włączającej (75), przy wyrzutniku (44.1), jest umieszczone ciągło (76), którego wolny koniec zamocowany jest do dźwigni kątowej (77), połączonej współzależnie ruchomo ze znaną dźwignią (67) urządzenia włączającego, istniejącą przy sprzęgu pojazdów szynowych.

