

POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA



URZĄD
PATENTOWY
PRL

OPIS PATENTOWY

51498

Patent dodatkowy
do patentu _____

Zgłoszono: 14.I.1965 (P 106 990)

Pierwszeństwo: _____

Opublikowano: 3.VI.1966

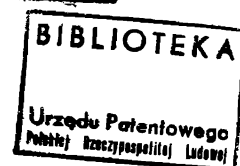
Kl. 20 e, 1

MKP B 61 g 3/16

UKD

Twórca wynalazku: mgr inż. Władysław Orzechowski

Właściciel patentu: Polskie Koleje Państwowe (Centralny Ośrodek Badań
i Rozwoju Techniki Kolejnictwa), Warszawa (Polska)



Sprzęg do rozłączania pojazdów szynowych podczas ruchu pociągu

1

Przedmiotem wynalazku jest sprzęg śrubowy umożliwiający rozłączanie pojazdów w czasie ruchu pociągu w celach doświadczalnych.

Dotychczas używany sprzęg wagonowy stosowany do łączenia umożliwia rozłączanie wagonów tylko na postoju, a nie umożliwia rozłączania wagonów podczas ruchu, np. w trakcie badania drogi hamowania wagonów doświadczalnych, prototypowych lub wagonów specjalnych.

Sprzęg według wynalazku, umożliwia rozłączanie pojedynczego wagonu lub kilku wagonów od lokomotywy podczas ruchu z dużymi szybkościami.

Sprzęg według wynalazku, uwidocznił na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia urządzenie w widoku z boku, fig. 2 — w widoku z góry, zaś fig. 3 — uwidacznia oba końce półsprzęgów. Do końca pierwszej śruby 2', którą obtoczono do średnicy rdzenia na długość ok. 10 mm jest częściowo nasunięta i przyspawana tuleja 1. Koniec drugiej śruby w postaci czopa 2 o średnicy równej średnicy rdzenia śruby nie posiada również gwintu na odcinku równym długości tulei 1. Połączenie sprzęgu następuje przez luźne wsunięcie obtoczonego końca drugiej śruby do otworu tulei pierwszej śruby. Obie części sprzęgu są luźno połączone ze sobą za pomocą sworznia 3 przechodzącego od góry przez otwór w tulei i czopie śruby 2.

Sworzeń łączący oba półsprzęgi jest zabezpieczony za pomocą płytki prostokątnej 4, posiadającej w jednym końcu rozwidlenie podłużne 5, utrzy-

2

mującą główkę sworznia 3 w pozycji pionowej. Natomiast drugi koniec płytki jest przyspawany do górnej powierzchni nakrętki 6 śruby z tuleją. Aby sprzęg mógł być szybko zawieszany i zdejmowany z haków ciągowych wagonu i lokomotywy, posiada na obu końcach pałki 7. Główka sworznia 3 posiada otwór 8, służący do umocowania jednego końca cienkiej linki 9 o długości około 2 m. Rozłączenie sprzęgu podczas ruchu pociągu polega na wysunięciu z naciągniętego sprzęgu sworznia 3 za pomocą linki 9. Z chwilą dokonania rozłączenia, lokomotywa biegnie dalej, a wagon jest równocześnie hamowany przez uruchomiony zawór hamulcowy.

Zastrzeżenie patentowe

Sprzęg śrubowy do rozłączania pojazdów szynowych podczas ruchu pociągu, **znamienny tym**, że składa się z dwóch półsprzęgów, zaopatrzonych w śruby 2 i 2' z prawym i lewym gwintem, których stykające się końce są obtoczone do średnicy rdzenia, przy czym na obtoczony koniec jednej śruby 2' jest nałożona i przyspawana tuleja 1, która następnie po nałożeniu na obtoczony koniec drugiej śruby 2 łączy się z nią za pomocą sworznia 3, przechodzącego przez otwory w tulei i śrubie, a wyciąganego za pomocą linki 9 w czasie rozłączania pojazdów, przy czym sworzeń 3 jest

utrzymywany w pozycji pionowej za pomocą płytki 4, posiadającej w jednym końcu rozwidlenie 5, obejmujące sworzeń 3, i przyspawanej drugim

końcem do nakrętki 6 śruby 2' z tuleją 1, zaś obydwie śruby są zamocowane na pałkach 7, zawieszanych na hakach ciągowych pojazdów.

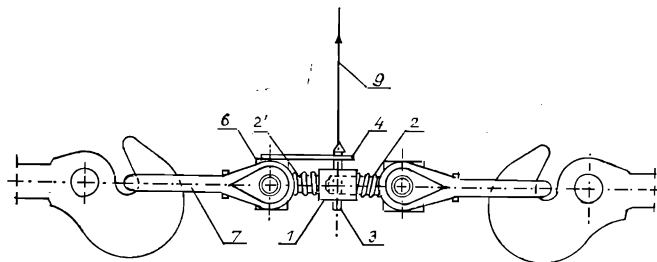


Fig. 1

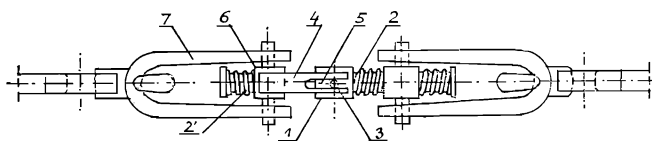


Fig. 2

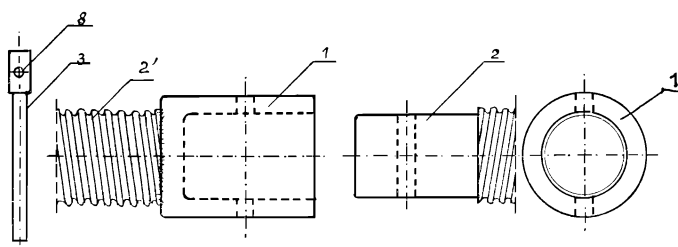


Fig. 3