

URZĄD
PATENTOWY
PRL

OPIS PATENTOWY

59 650

Patent dodatkowy
do patentu _____

Zgłoszono: 26.VIII.1967 (P 122 352)

Pierwszeństwo: _____

Opublikowano: 10.IV.1970

Kl. 20 e, 10

MKP B 61 g

9/04

CZYTELNIA

Urząd Patentowy
Polskiej Rzeczypospolitej L.

Właściciel patentu: Linke-Hofmann-Busch Waggon-Fahrzeug-Maschinen
G.m.b.H., Salzgitter-Watenstedt (Niemiecka Republika Federalna)

Automatyczny sprzęg ciągłowo-zderzakowy do pojazdów
szynowych

1

Przedmiotem niniejszego wynalazku jest automatyczny sprzęg ciągłowo-zderzakowy do pojazdów szynowych, którego główka jest zaopatrzona w nieruchomy kiel zderzakowy oraz w umieszczony naprzeciw niej i odchylany w położeniu przygotowanym do sprzęgnięcia kiel ciągłowy, który w położeniu sprzęgniętym zostaje unieruchomiony. Ponadto sprzęg ten jest zaopatrzony w umieszczoną między kłami i odsadzoną względem nich ściankę zderzakową, której powierzchnie boczne są równoległe do podłużnej płaszczyzny symetrii.

W celu sprzęgnięcia tego rodzaju sprzęgu ciągłowo-zderzakowego ze sprzęgiem typu Willisona, którego kiel zderzakowy i ciągłowy są nieruchome — kiel ciągłowy unieruchamia się przez wetknięcie trzpienia. Ten rodzaj unieruchomienia kła ciągłowego utrudnia jednak czynności manewrowe i jest ponadto bardzo niebezpieczny, bowiem obsługa musi naprzód ustalić czy sprzęgany pojazd jest zaopatrzony w sprzęg typu Willisona, następnie musi wejść między pojazdy i wetknąć trzpień.

Celem niniejszego wynalazku jest skonstruowanie sprzęgu ciągłowo-zderzakowego opisanego wyżej rodzaju, w którym odchylony na zewnątrz kiel ciągłowy unieruchamiany jest przez kiel naciskowy współdziałającego sprzęgu.

Zgodnie z wynalazkiem zadanie to rozwiązane zostało w ten sposób, że w przestrzeń utworzoną między ścianką zderzakową i powierzchniami bocznymi wchodzi wahadłowy element naciskowy, po-

2

łączony z występem kła ciągłowego mającym kształt nosa.

Przedmiot wynalazku jest pokazany w przykładzie wykonania na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia połówkę sprzęgu w stanie rozprężnionym, fig. 2 — połówkę sprzęgu w stanie sprzęgniętym ze sprzęgiem Willisona w widoku z boku, a fig. 3 — w widoku z góry.

Półowka 1 sprzęgu jest zaopatrzona z przodu w stały kiel zderzakowy 2 oraz w osadzony wahadłowo wokół trzpienia 6 kiel ciągłowy 3, przy czym kły te są umieszczone po przeciwnych stronach podłużnej osi symetrii sprzęgła w określonej odległości poprzecznej od siebie. Odsadzona względem kłków 2 i 3 ścianka zderzakowa 4 jest zaopatrzona w powierzchnie boczne 5 równoległe do podłużnej osi symetrii sprzęgu, przy czym występ 3a kła ciągłowego 3 wystaje poza te powierzchnie boczne 5.

Na końcu 3b kła ciągłowego 3 umieszczony jest wałek 7 z zaklinowanym na nim występem 8 w kształcie nosa oraz ramieniem 9. Ramię 9 jest połączone za pomocą sprężyny rozprężnej 10 z wahadłowym elementem naciskowym 11 osadzonym wahadłowo za pomocą trzpienia 12 w główce 1 sprzęgła. W położeniu przygotowanym do sprzęgnięcia element 11 wystaje poza ściankę zderzakową 4 lub powierzchnie boczne 5.

Jeżeli z opisanym wyżej sprzęgiem zaopatrzonym w wahadłowy kiel zderzakowy 3 sprzęgany

jest sprzęg 1a ze stałym sprzęgiem ciągłym 3c to w czasie wchodzenia kła zderzakowego 2a w przestrzeń utworzoną między ścianką zderzakową 4 i powierzchniami bocznymi 5 element naciskowy 11 zostaje odchylony powodując równocześnie przez oddziaływanie sprężyny rozprężnej 10 obrót ramienia 9. Wskutek tego występ nosowy 8 zostaje dociśnięty do główki 1 sprzęgła, a kiel ciągłowy 3 jest tym samym unieruchomiony.

W celu rozprężnięcia zwolniony zostaje klin zapadkowy sprzęgła 1a i obydwie sprzęgła 1, 1a mogą być wzajemnie z siebie wysunięte. W chwili gdy kiel naciskowy 2a odsunięty zostanie od ścianki zderzakowej 4 i bocznych powierzchni 5 element naciskowy 11 będący pod działaniem sprężyny rozprężnej 10 albo sprężyny ciągnącej 13 obrócony zostaje ponownie w położenie przygotowane do sprzęgnięcia.

Zastrzeżenia patentowe

1. Automatyczny sprzęg ciągłowo-zderzakowy do pojazdów szynowych, którego główka jest wyposażona w nieruchomy kiel zderzakowy i w odchylany względem niej na zewnątrz od poziomu w po-

łożeniu przygotowanym do sprzęgnięcia oraz unieruchomiony w położeniu sprzęgniętym kiel ciągłowy, przy czym w obszarze między tymi kłami umieszczona jest odsadzona do środka ścianka zderzakowa z powierzchniami bocznymi równoległymi do podłużnej płaszczyzny symetrii sprzęgu, **znamienny tym**, że w przestrzeni między ścianką zderzakową (4) i powierzchniami bocznymi (5) umieszczony jest wahadłowy element naciskowy (11) połączony z uchylnym występnym nosowym (8) osadzonym wahadłowo w kiel ciągłowy (3).

2. Sprzęg według zastrz. 1, **znamienny tym**, że występ nosowy (8) opiera się w nieodchylonym położeniu o główkę (1) sprzęgu, przy czym jego oś jest w przybliżeniu prostopadła do podłużnej płaszczyzny symetrii główki (1).

3. Sprzęg według zastrz. 1 i 2, **znamienny tym**, że występ nosowy (8) jest osadzony na prostopadłym do niego wałku (7), na którym zaklinowana jest również dźwignia (9), połączona za pomocą sprężyny rozprężnej (10) z elementem naciskowym (11).

4. Sprzęg według zastrz. 1, **znamienny tym**, że element naciskowy (11) jest połączony za pomocą sprężyny ciągnącej (13) z główką (1) sprzęgu.

Fig.1

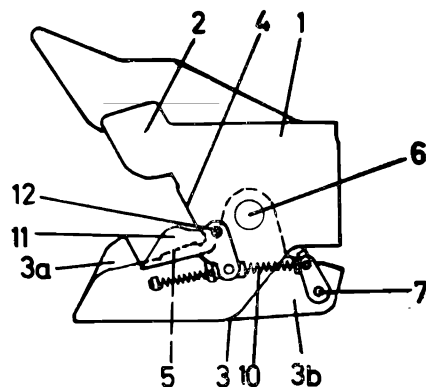


Fig.2

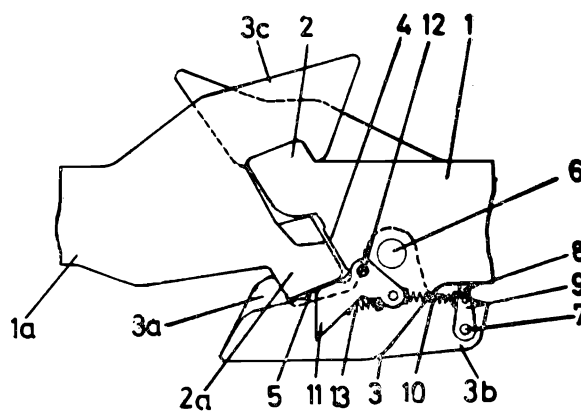


Fig.3

