

POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA



URZĄD
PATENTOWY
PRL

OPIS PATENTOWY

94100

Patent dodatkowy
do patentu _____

Zgłoszono: 06.12.74 (P. 176225)

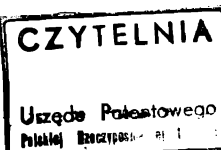
Pierwszeństwo: _____

Zgłoszenie ogłoszono: 03.07.76

Opis patentowy opublikowano: 15.12.1977

MKP B61g 1/28

Int. Cl.² B61G 1/28



Twórcy wynalazku: Henryk Myalski, Henryk Ciośniński, Lech Madejski

Uprawniony z patentu: Chorzowska Wytwórnia Konstrukcji Stalowych,
Chorzów (Polska)

Sprzęg pojazdu szynowego

Przedmiotem wynalazku jest sprzęg pojazdu szynowego, który jest przeznaczony do usytuowania w dolnej części pojazdu wewnątrz jego gabarytów, stosowany zwłaszcza w tramwajach. W dotychczasowych znanych konstrukcjach sprzęg wykonywany jest jako drążek, który jest jednakowo sztywny na całej długości, albo składa się z kilku elementów połączonych w sposób taki, iż mają jedną wspólną oś symetrii. Wadą tych rozwiązań jest wysunięta daleko poza obrys zderzaka, czołowej i tylnej ściany, część przednia sprzęgu. Ta wystająca część sprzęgu stanowi istotne zagrożenie dla pieszych jak również dla innych pojazdów. W razie kolizji tramwaju z innym pojazdem działa jak taran, powodując przez to znaczne większe szkody.

Celem wyeliminowania tej wady postawiono zadanie opracowania takiej konstrukcji sprzęgu, która umożliwiałaby jego usytuowanie w komorze pojazdu. W czasie jazdy pojedynczym pojazdem sprzęg byłby złożony, zaś przez ustawienie w pozycji roboczej mógłby być wykorzystany do holowania innego pojazdu lub połączenia pojazdów przeznaczonych do jazdy ukrotnionej.

Rozwiązanie zadania uzyskano dzięki wynalazkowi, który charakteryzuje się tym, iż sprzęg jest wykonany z dwóch części połączonych przegubowo w płaszczyźnie poziomej, zaś tylna część sprzęgu jest wahlwie osadzona w gnieździe, które jest sztywnie przymocowane do grzbietowej belki pojazdu, przy czym w czołowych ścianach tramwaju są zastosowane komory, w których jest usytuowany sprzęg w pozycji złożonej.

Przedmiot wynalazku jest przedstawiony na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia sprzęg w pozycji spoczynkowej w widoku z góry, a fig. 2 przedstawia sprzęg w pozycji roboczej w przekroju w płaszczyźnie pionowej.

Jak uwidoczniło na rysunku sprzęg 10 jest usytuowany w komorze 5 w pozycji złożonej, zaś zabezpieczenie przedniej części 2 uzyskuje się za pomocą łącznika 4, i gniazda 6, które jest przymocowane do czołowej ściany 7. Tylna część 1 sprzęgu jest z jednej strony przymocowana rozłącznie do gniazda 8 grzbietowej

belki 9, zaś z drugiej strony łączy się z przednią częścią 2 sprzęgu 10 za pomocą przegubu 3. W pozycji roboczej sprzęg 10 jest w stanie wyprostowanym, a łącznik 4 służy do zablokowania dwóch części 1 i 2 sprzęgu 10 – tak, że mogą być przenoszone i amortyzowane poosiowe siły dynamiczne wynikające ze współpracy pojazdów. Powyżej sprzęgu 10 jest zastosowany zderzak 11, który spełnia jednocześnie funkcję amortyzatora.

Zastrzeżenie patentowe

Sprzęg pojazdu szynowego, który jest przeznaczony do usytuowania w dolnej części pojazdu wewnątrz jego gabarytów, stosowany zwłaszcza w tramwajach, z n a m i e n n y t y m, że składa się z przedniej części (2) i tylnej części (1), które są połączone za pomocą przegubu (3), zaś przeciwnie do przegubu (3), koniec tylnej części (1) jest wahliwie osadzony w gnieździe (8), które jest zastosowane w komorze (5) czołowej ściany (7).

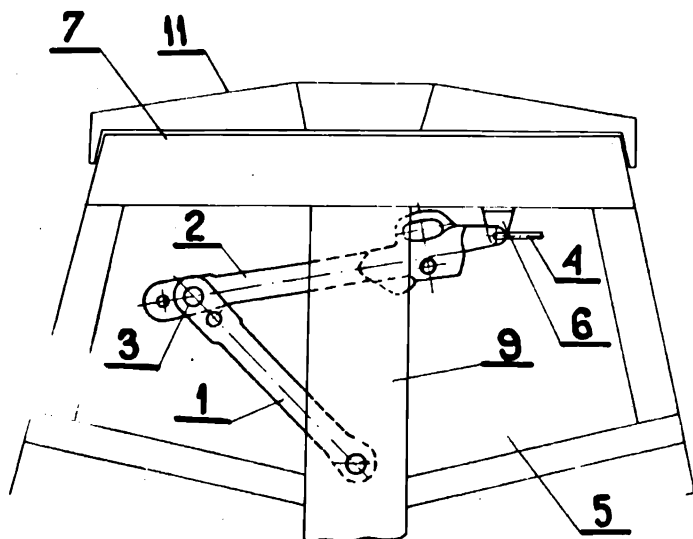


Fig 1

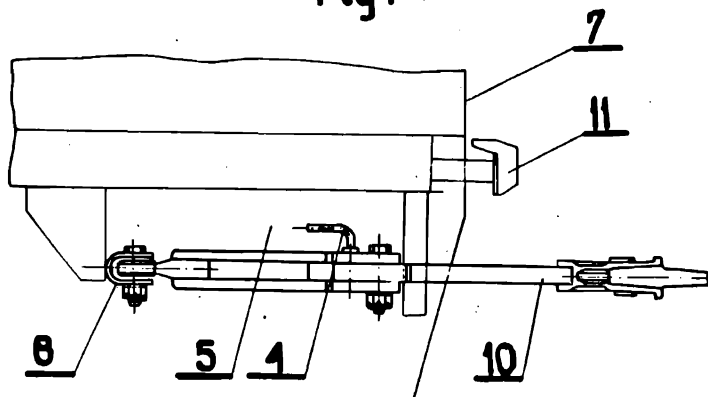


Fig 2

