

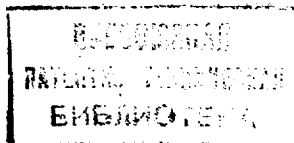


СОЮЗ СОВЕТСКИХ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ
РЕСПУБЛИК

(19) **SU** (11) **1466643** **A3**

(51) 4 В 61 В 12/12

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ
ПО ИЗОБРЕТЕНИЯМ И ОТКРЫТИЯМ
ПРИ ГНТ СССР



ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ

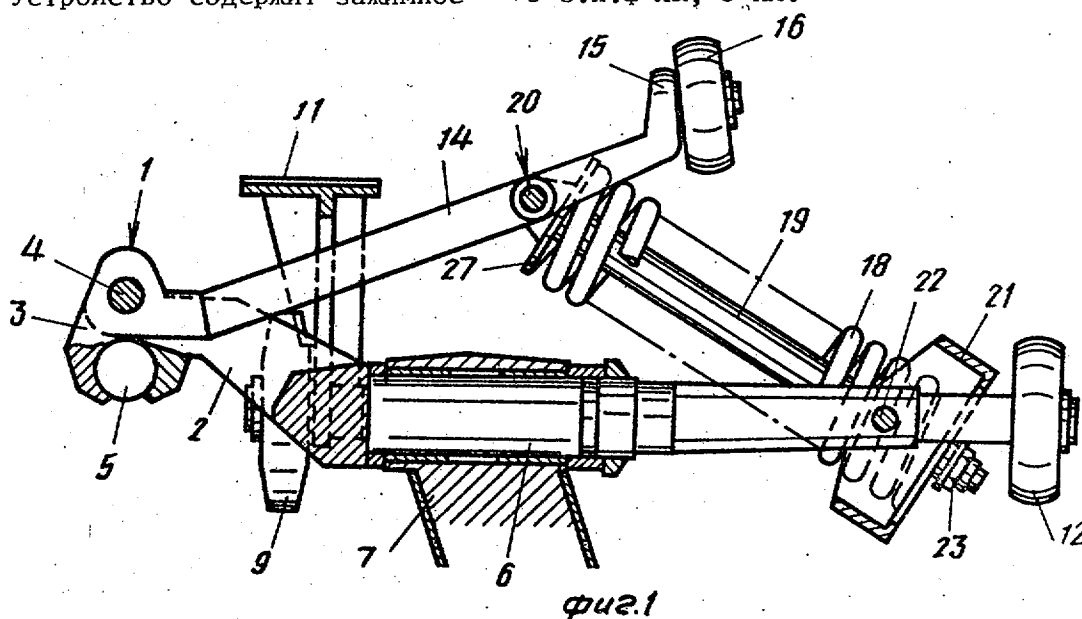
К ПАТЕНТУ

(21) 3956145/27-11
(22) 13.09.85
(31) 23109 В/84
(32) 14.09.84
(33) IT
(46) 15.03.89. Бюл. № 10
(71) Лейтнер С.п.А. (IT)
(72) Реруччио Леви (IT)
(53) 621.864(088.8)
(56) Авторское свидетельство СССР
№ 309994, кл. В 61 В 7/20, 1969.

(54) УСТРОЙСТВО ДЛЯ ЗАЖИМАНИЯ И АВТОМАТИЧЕСКОГО ЗАХВАТА ПРИВОДНОГО КАНАТА ВАГОНА УСТАНОВКИ ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВАНИЯ ПО ВОЗДУХУ ЛЮДЕЙ ИЛИ ГРУЗОВ

(57) Изобретение относится к канатным дорогам для транспортирования по воздуху людей или грузов. Цель изобретения - повышение надежности зажима каната. Устройство содержит зажимное

приспособление 1, состоящее из неподвижной щеки 2 и подвижной щеки 3, шарнирно поворотных относительно друг друга в точке 4 и рассчитанных на зажимание приводного каната 5. Неподвижная щека 2 продолжена в горизонтальном положении опорной цапфой для поддержания рычага 7 экипажа многоместного вагона. Конечный конец опорной цапфы 6 выполнен с выступами, на которые опираются проскальзывающие колеса 9 на направляющих рельсах и свободно вращающийся блок 11. Другой конец опорной цапфы 6 снабжен одним проскальзывающим колесом 12, также скользящим по направляющему рельсу. Подвижная щека 3 продолжена рычагом 14 управления, между которым и цапфой 6 расположены два упругих приспособления для спиральных пружин 18. 3 з.п.ф-лы, 3 ил.



фиг.1

(19) **SU** (11) **1466643** **A3**

Изобретение относится к канатным дорогам для транспортирования по воздуху людей или грузов.

Цель изобретения - повышение надежности зажима каната.

На фиг. 1 изображено устройство для зажимания и автоматического захвата каната с закрытым зажимным приспособлением; на фиг. 2 - то же, с открытым зажимным приспособлением; на фиг. 3 - то же, вид сверху.

Устройство содержит зажимное приспособление 1, состоящее из неподвижной щеки 2 и подвижной щеки 3, шарнирно поворотных относительно друг друга в точке 4 и рассчитанных на зажимание приводного каната 5. Неподвижная щека 2 продолжена в горизонтальном положении цапфой 6 для поддержания рычага 7 экипажа (не показан), например, многоместного вагона.

Конец опорной цапфы 6 между неподвижной щекой 2 и рычагом 7 вагона несет отходящие в боковых направлениях с противоположных сторон два выступа 8, на которые опираются проскальзывающие колеса 9 на направляющих рельсах 10 и свободно вращающийся блок 11, расположенный выше щеки 2 и 3.

Другой свободный конец опорной цапфы 6 снабжен по меньшей мере одним проскальзывающим колесом 12, также скользящим по направляющему рельсу 13.

Подвижная щека 3 продолжена рычагом 14 управления, свободный конец которого оканчивается квадратным элементом 15, закруглен и поддерживает вращающийся элемент колеса 16, взаимодействующего с фасонными направляющими поверхностями 17 и совпадающего с направляющими рельсами 13 на станциях. Радиус закругления квадратного элемента 15 несколько меньше радиуса колеса 16.

Между опорной цапфой 6 и рычагом 14 управления предусмотрены два упругих приспособления или спиральные пружины 18, направляемые соответственными штоками 19, шарнирно соединенные с одной стороны в точке 20 с рычагом 14 управления, а с другой стороны пропущенные через фасонную плиту 21, шарнирно соединенную в точке 22 с опорной цапфой 6.

Свободный конец штоков 19 несет односторонние стопорные приспособле-

ния 23, например гайки или соответствующие шайбы.

Шарнирное соединение 20 состоит из уширенной и расточенной части 24 рычага 14, в которую может входить небольшой шкворень или штифт 25 для крепления проушин 26 штоков 19 и шайб 27 для удержания пружин 18.

Две параллельные спиральные пружины 18 имеют длинный рабочий ход и позиционированы на таком расстоянии одна от другой, что не создают помех для квадратного элемента 15 и колеса 16.

Устройство для зажатия и автоматического зацепления вагона на тяговом канате вблизи станций работает следующим образом.

Отдельные вагоны (не показаны) зажимаются посредством зажимного приспособления 1 при его закрытом положении на приводном канате 5 (фиг. 1), который в случае одноканатной установки действует так же, как тяговый канат.

Колеса 9 совмещаются с направляющими 10 и свободно вращающийся блок 11 взаимодействует, например, с комплектом колес 28 для постепенного торможения вагона. Одновременно колесо 16, находящееся на рычаге 14, взаимодействует с фасонной направляющей 17, расположенной над ним, что заставляет его смещаться вниз. В результате открывается зажимное приспособление 1 (фиг. 2), что вызвано поворотом подвижной щеки 3 около шкворня. За счет скольжения штоков 19 в силу присутствия шарнирных соединений 20 и 22 обеспечивается возможность сжатия пружин 18.

Затем вагон известным способом перемещается в положение отправления, в котором присутствует второй комплект колес с увеличивающейся скоростью.

Затем осуществляется операция закрытия зажимного приспособления 1. Вторая фасонная направляющая 17 воздействует на рычаг 14 управления зажимного приспособления, открывая, а затем закрывая зажимное приспособление на канате 5 при взаимодействии с пружинами 18.

Ф о р м у л а и з о б р е т е н и я

1. Устройство для зажимания и автоматического захвата приводного ка-

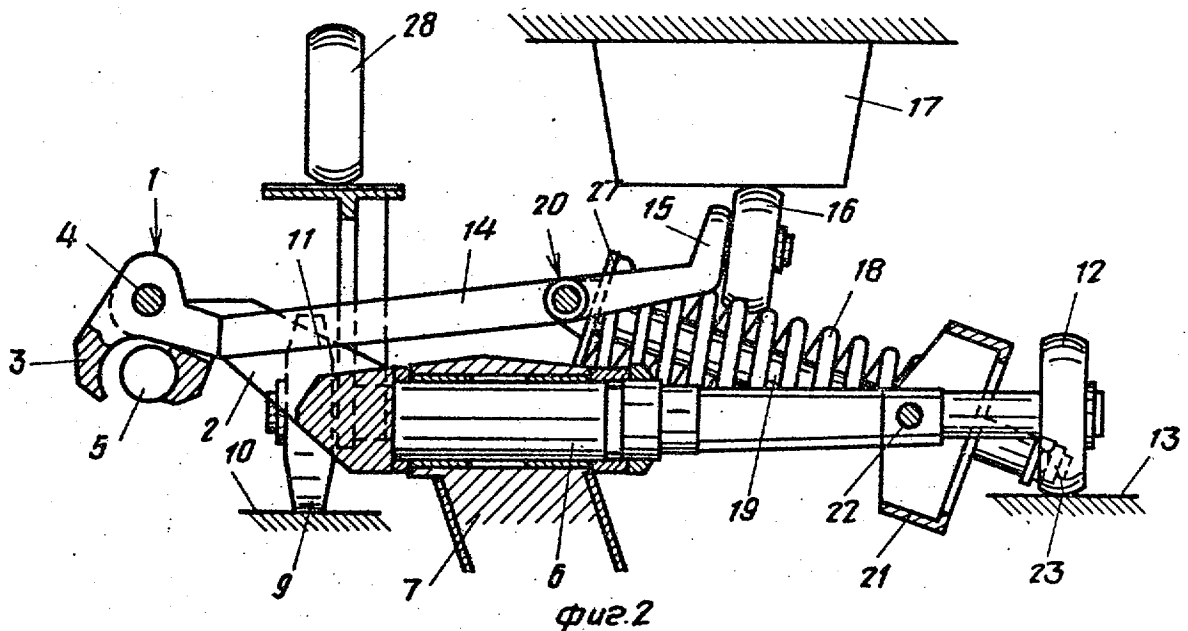
ната вагона установки для транспортирования по воздуху людей или грузов, имеющее станции, каждая из которых выполнена с направляющей, содержащее неподвижную щеку, контактирующую с приводным канатом, подвижную относительно нее щеку, прижимаемую к упомянутому приводному канату посредством упругого приспособления, прижимающего эти щеки к приводному канату, а подвижная щека выполнена с продолжающим ее рычагом, снабженным вращающимся элементом, установленным с возможностью взаимодействия с направляющей станцией для управления разведением щек относительно друг друга, отличающееся тем, что, с целью повышения надежности зажима каната, неподвижная щека выполнена с продолжающей ее опорной цапфой для вагона, шарнирно соединенной с рычагом, а упругое приспособление расположено между упомянутой опорной цапфой и упомянутым рычагом для поддержания их в максимально разведенном положении относительно шарнира их соединения.

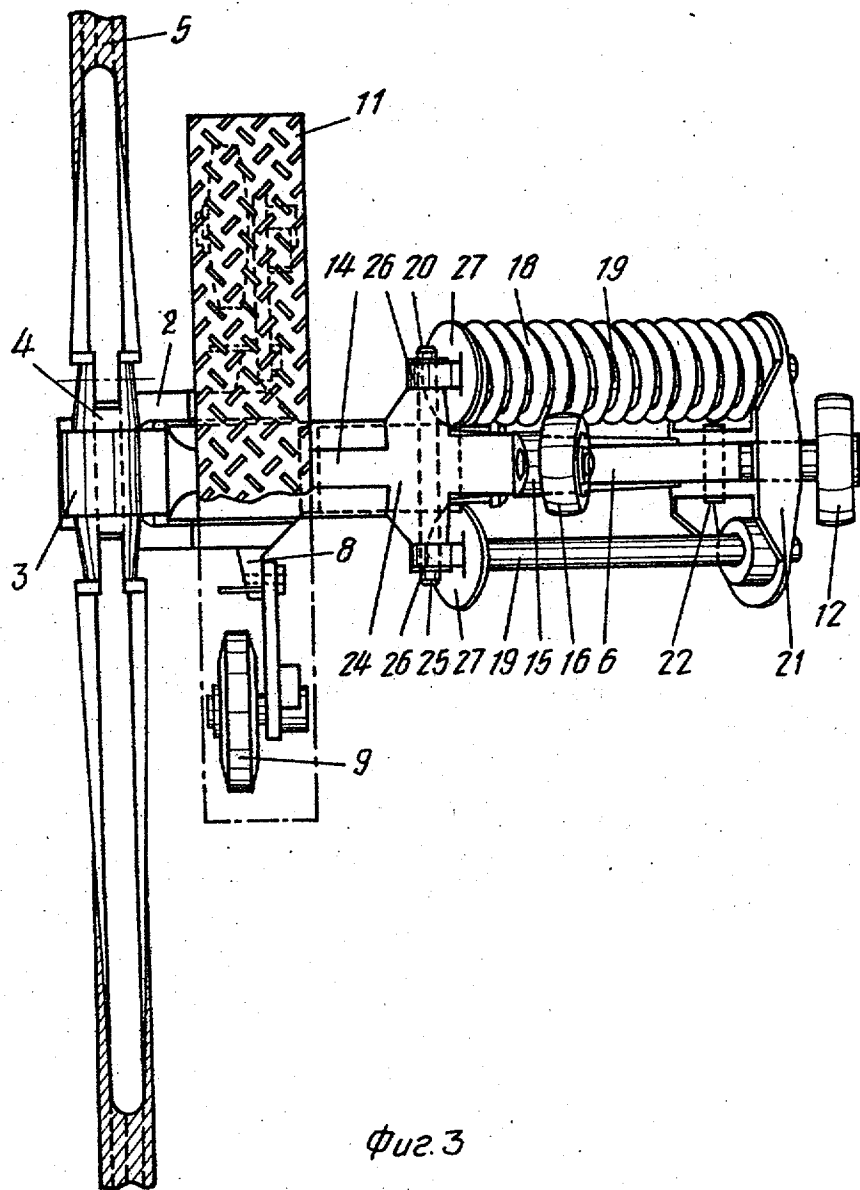
2. Устройство по п. 1, отличающееся тем, что упругое

приспособление снабжено установленными параллельно одна другой пружинами со стопорящим приспособлением для поддержания их в нагруженном состоянии и ограничения рабочего хода этих пружин, а также с направляющими штоками, при этом каждая из пружин расположена коаксиально с соответствующим ей направляющим штоком, а указанные штоки с одной стороны шарнирно соединены с указанным рычагом, а с другой стороны шарнирно соединены с упомянутой цапфой.

3. Устройство по п. 2, отличающееся тем, что параллельные пружины разнесены одна относительно другой на расстояние, превышающее по величине ширину упомянутого рычага, который расположен с возможностью размещения между этими пружинами.

4. Устройство по п. 1, отличающееся тем, что свободный конец упомянутого рычага изогнут, при этом отогнутая его часть имеет закругленный профиль, радиус которого меньше радиуса закрепленного на нем вращающегося элемента.





Фиг. 3

Редактор А. Лежнина Составитель Л. Трофимчук Корректор В. Гирняк
 Техред М. Ходанич

Заказ 959/58 Тираж 431 Подписное
 ВНИИПИ Государственного комитета по изобретениям и открытиям при ГКНТ СССР
 113035, Москва, Ж-35, Раушская наб., д. 4/5

Производственно-издательский комбинат "Патент", г. Ужгород, ул. Гагарина, 101