

**POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA**



**URZĄD
PATENTOWY
PRL**

OPIS PATENTOWY

59151

Patent dodatkowy
do patentu _____

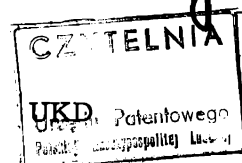
Zgłoszono: 17.IX.1966 (P 116 499)

Pierwszeństwo: _____

Opublikowano: 28.II.1970

Kl. 20 e, 21

MKP B



Twórca wynalazku: inż. Harry Jansen

Właściciel patentu: Ringfeder G.m.b.H., Krefeld-Uerdingen (Niemiecka
Republika Federalna)

Urządzenie ciągłowo-zderzakowe z jarzmem, zwłaszcza do sprzęgów ciągłowo-zderzakowych

1

Przedmiotem niniejszego wynalazku jest urządzenie ciągłowo-zderzakowe z jarzmem, zwłaszcza do sprzęgów ciągłowo-zderzakowych.

Znane są urządzenia tego typu zaopatrzone w otwarte z boku jarzmo ciągłowe, które obejmuje od góry i od dołu za pomocą szerokich, sięgających końca obudowy języków od góry i od dołu. Obudowa sprężyny jest przy tym wprowadzana od strony jarzma ciągłowego i dociśnięta za pomocą płytki zaciskowej do zderzaka ostoi wagonu. Okazuje się jednak, że przy zastosowaniu w tych znanych urządzeniach, zgodnie ze współczesnymi wymaganiami, sprężyn o dużych wymiarach, powstają duże trudności w umieszczeniu ich pomiędzy podłużnicami podwozia.

Urządzenie według wynalazku eliminuje tę wadę w ten sposób, że jarzmo ciągłowe jest zaopatrzone w dwa pionowo podzielone ucha jarzmowe, rozszerzające się stożkowo w kierunku obudowy sprężyny i chwytające swymi, najkorzystniej spłaszczo-

nymi końcami kołnierzone występy obudowy sprężyny.
W celu maksymalnego zmniejszenia gabarytów, kołnierzone występy znajdują się w środku długości obudowy sprężyny tak, że ucha jarzmowe obejmują tylko część tej obudowy. W ten sposób zespół sprężynujący urządzenia ciągłowo-zderzakowego ma dużą przestrzeń montażową. Ponieważ ucha jarzmowe mają długość mniejszą niż obudowa i przesuwały się wzdłuż zespołu sprężynującego,

2

również cała dysponowana w kierunku podłużnym przestrzeń może być zajęta przez zespół sprężynujący, umożliwiając zastosowanie silnych sprężyn o charakterystyce zwiększającej odkształcenia. Cechy te mają szczególne znaczenie wobec wzrastających wymagań w zakresie ładowności i prędkości pojazdów, a tym samym zdolności przejmowania sił przez urządzenie ciągłowo-zderzakowe.

Wynalazek jest przykładowo wyjaśniony na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia obudowę ze sprężyną, fig. 2 jarzma ciągłowe, a fig. 3 urządzenie ciągłowo-zderzakowe z jarzmem ciągłowym w widoku z boku.

Jarzmo ciągłowe 1 przedstawione na rysunku, składa się z dwóch pionowych uch jarzmowych 2 i 3, które rozwarłe są względem siebie w ten sposób, że odległość między nimi jest na końcach większa niż w miejscu ich połączenia. Dzięki temu ograniczone gabaryty miejsca zabudowy urządzenia w ostoi pojazdu jest całkowicie wykorzystane dla umieszczenia w nim obydwu teleskopowo wzajemnie połączonych części 4a, 4b obudowy oraz sprężyny 5, stanowiących elementy urządzenia ciągłowo-zderzakowego.

Całkowity zespół sprężynujący, składający się ze sprężyny 5 i obudowy 4a, 4b przesuwa się osiowo w jarzmie 1, 2, 3. Tylne części 4a obudowy jest przy tym zaopatrzone w kołnierzone występy 6, które po obrocie obudowy o 90° zaczepiają o spłaszczone zakończenia 2a, 3a uch 2 i 3 jarzma 1. Po wbu-

dowaniu w podwozie pojazdu występy 7 umożliwiają samoczynne zwolnienie zespołu sprężynującego.

Zastrzeżenia patentowe

1. Urządzenie ciąglowo-zderzakowe z jarzmem ciąglowym, zwłaszcza do sprzęgów ciąglowo-zderzakowych, **znamiennie tym**, że jarzmo ciąglowe (1) po-

siada jarzmowe dwa ucha (2, 3), rozwarte stożkowo, w których wyjęcia wchodzi kołnierzowe występy (6) obudowy (4a).

2. Urządzenie według zastrz. 1, **znamiennie tym**, że występy (6) znajdują się w środku długości obudowy (4a, 4b), zaś jarzmowe ucha (2 i 3) obejmują część tej obudowy.

