



(12) Wirtschaftspatent

Erteilt gemäß § 17 Absatz 1 Patentgesetz

(19) DD (11) 260 681 A1

4(51) B 60 K 7/00

AMT FÜR ERFINDUNGS- UND PATENTWESEN

In der vom Anmelder eingereichten Fassung veröffentlicht

(21) WP B 60 K / 303 932 0

(22) 18.06.87

(44) 05.10.88

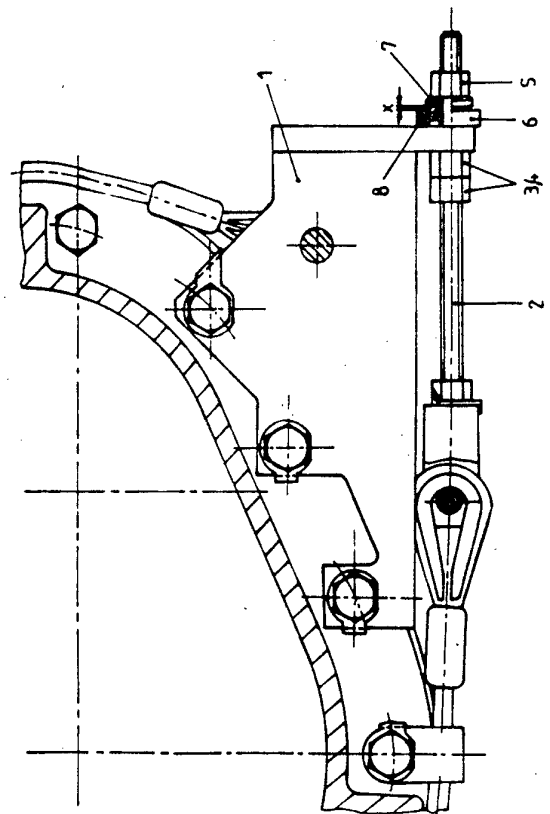
(71) Kombinat VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische-Werke „Hans Beimler“, Ewald-Voigt-Platz 1, Hennigsdorf, 1422, DD

(72) Wulf, Eckard, Dr.-Ing., DD

(54) Kontrollvorrichtung für Notaufhängungen von Fahrmotoren

(55) Schienentriebfahrzeug, Fahrmotor, Notaufhängung, Seil, Kette, Kontrollvorrichtung, Scherstift

(57) Kontrollvorrichtung für Notaufhängungen von Fahrmotoren, insbesondere von Fahrmotoren, die in Längsrichtung zwischen den Radachsen von Schienentriebfahrzeugen angeordnet sind, wobei die Notaufhängung aus einer Kette oder einem Seil besteht und über ein Spannschloß verfügt. Die Merkmale der Erfindung bestehen darin, daß bei Überlastung in bekannter Weise ein Scherstift abgesichert wird, eine Funktionseinschränkung der Notaufhängung jedoch nicht eintritt. Bei Kontrollinspektionen ist die Überlastung visuell zu ermitteln. Figur



Patentanspruch:

Kontrollvorrichtung für Notaufhängungen von Fahrmotoren, insbesondere von Fahrmotoren, die in Längsrichtung zwischen den Radachsen von Schienentriebfahrzeugen angeordnet sind, wobei die Notaufhängung aus einer Kette oder einem Seil besteht und über ein Spannschloß verfügt, **gekennzeichnet dadurch**, daß auf der Schloßrückseite zwei Muttern (3; 4) angeordnet sind und daß gegenüberliegend sich ein Anschlagring (6) befindet, in dessen Bohrung ein Gewinding (7) geführt wird, der über einen Ansatz verfügt, der zur Stirnfläche des Anschlagringes (6) in einem bestimmten Abstand steht und durch einen bekannten Scherstift (8) arretiert wird, während eine Kontermutter (5) am Gewinding (7) anliegt.

Hierzu 1 Seite Zeichnung

Anwendungsgebiet der Erfindung

Die Erfindung betrifft eine Kontrollvorrichtung für Notaufhängungen von Fahrmotoren, insbesondere von Fahrmotoren, die in Längsrichtung zwischen den Radachsen von Schienentriebfahrzeugen angeordnet sind, wobei die Notaufhängung aus einer Kette oder einem Seil besteht.

Charakteristik der bekannten technischen Lösungen

Es ist allgemein bekannt, im Maschinenbau zur Verhinderung von Havarien und Zerstörungen an Anlagen und Geräten Bruchglieder einzufügen, die bei Überschreitung einer vorbestimmbaren Kraft brechen und damit zur Außerbetriebsetzung der Anlage bzw. des Gerätes führen, ohne daß weitere größere Zerstörungen auftreten können. Als Bruchglied wird vorwiegend ein Zylinderstift gewählt, der leicht herstellbar ist und somit schnell ersetzt werden kann, wenn der Grund der Überlastung abgestellt worden ist.

Ziel der Erfindung

Die erfindungsgemäße Lösung soll es ermöglichen, daß bei Revisionen der Notaufhängungen von Fahrmotoren ihre richtige Einstellung überprüft werden kann, um die Entgleisungssicherheit zu gewährleisten.

Darlegung des Wesens der Erfindung

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Kontrollvorrichtung für Notaufhängungen von Fahrmotoren zu schaffen, die es gestattet, trotz Abscheren des Zylinderstiftes die Sicherheit weiterhin zu gewährleisten. Die Merkmale der Erfindung bestehen darin, daß an einer bekannten Notaufhängung, einem Seil oder einer Kette mit Spannbolzen, auf der Schloßrückseite zwei Muttern angeordnet sind und daß gegenüberliegend sich ein Anschlagring befindet, in dessen Bohrung ein Gewinding geführt wird, der über einen Ansatz verfügt, der zur Stirnfläche des Anschlagringes in einem bestimmten Abstand steht und durch einen bekannten Scherstift arretiert wird, während eine Kontermutter aus Gewinding anliegt.

Ausführungsbeispiel

Die Erfindung wird nachstehend an einem Ausführungsbeispiel näher erläutert. In der zugehörigen Zeichnung wird die Seitenansicht des Prinzips der erfindungsgemäßen Lösung dargestellt.

Am Schloß 1 der Notaufhängung befindet sich der Spannbolzen 2, der mit seinen beiden Muttern 3; 4 an der Rückseite des Spannschlusses 5 anliegt, während auf der gegenüberliegenden Seite ein Anschlagring 6 annähernd kraftlos anliegt, wobei in der Bohrung des Anschlagrings 6 ein Gewinding 7 gleitend eingepaßt ist, der ebenfalls mit einer Mutter 5 gekontert ist. Der Gewinding 7 verfügt über einen Ansatz, der von der Stirnfläche des Anschlagringes 6 durch einen Luftspalt getrennt ist. Zur Einhaltung dieses Luftspaltes x sind Anschlagring 6 und Gewinding 7 durch einen bekannten Scherstift 8 miteinander verbunden. Bei Überbelastung wird der Scherstift 8 abgesichert und der Gewinding 7 rutscht bis zum Ansatz an die Stirnfläche des Anschlagringes 6.

Bei Inspektionen ist dieser Zustand visuell erfaßbar.

