



Patent dodatkowy
do patentu

Kl. 20e, 22

Zgłoszono: 12.IV.1965 (P 108 363)

Pierwszeństwo: 18.IV.1964 Niemiecka
Republika
Federalna

MKP B 61 g 7/12

Opublikowano: 15.XI.1968

UKD

Właściciel patentu: Knorr-Bremse Kommanditgesellschaft, Monachium
(Niemiecka Republika Federalna)

**Urządzenie podpierające sprzęg zderzaka środkowego pojazdów
szynowych**

1

Wynalazek dotyczy urządzenia podpierającego sprzęg zderzaka środkowego pojazdów szynowych, mającego podporę ustawioną pionowo w dół od wiązara, przenoszącego siły ciągnące i ściskające od głowicy sprzęgu na ramę pojazdu, przy czym podpora podpira wiązara, a sama jest oparta na dolnym końcu sprężyscie o ramę pojazdu.

Przy tego rodzaju urządzeniach podpierających, podpora była dotychczas na górnym końcu zaopatrzona w element nośny o kształcie litery U, w którego wybraniu był umieszczony wiązara. Tego rodzaju urządzenia mają jednak tę wadę, że element nośny ma wystające daleko w bok części, a tym samym potrzebuje dużo miejsca. Ponadto wybranie elementu nośnego jest narażone na zanieczyszczenie.

Celem wynalazku jest skonstruowanie urządzenia podpierającego wyżej opisanego rodzaju, które byłoby tanie i nie zajmowało dużo miejsca, było zabezpieczone przed zanieczyszczeniem i zalodzeniem i które podpierałoby wiązara i głowicę sprzęgu powyżej ich punktu ciężkości tak, aby na skutek siły ciężkości powracały one z łatwością do położenia spoczynkowego.

Cel ten według wynalazku osiągnięto dzięki temu, że wiązara opiera się na podporze dnem wybrania wykonanego w miejscu podparcia i otwartego tylko ku dołowi, przy czym górny koniec podpory wchodzi do wnętrza wybrania. Korzystnie jest, gdy dno wybrania jest zaokrąglone, a górny

2

koniec podpory ułożyskowany lub zaokrąglony wychylnie wokół osi prostopadłej do wzdłużnej osi wiązara. Korzystnie jest również, jeżeli podpora jest w wybraniu ułożyskowana wychylnie wokół osi równoległej do osi wzdłużnej wiązara tylko o kąt odpowiadający kątowi obrotu głowicy sprzęgu zderzaka środkowego.

Dwa przykłady wykonania urządzenia według wynalazku uwidoczniono na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia schematycznie urządzenie w widoku z boku, częściowo w przekroju, fig. 2 — urządzenie to w przekroju wzdłuż linii II—II na fig. 1, a fig. 3 — odmianę wykonania urządzenia w widoku z boku.

Wiązara 1, który według fig. 1 na tylnym końcu ma otwór 3 dla pionowego (nie pokazano na rysunku) sworznia oraz zderzakową powierzchnię 5 do połączenia z (nie pokazano na rysunku) urządzeniem ciągowym i zderzakowym, a ponadto na przednim końcu ma głowicę 7 sprzęgu zderzaka środkowego i jest zaopatrzona w małej odległości od głowicy 7 w wybranie 9 otwarte tylko ku dołowi i mające dno 11 zaokrąglone. W wybraniu 9 jest umieszczona kulista głowica 13 podpory 15 przebiegającej pionowo ku dołowi. Dolny koniec podpory 15 jest zamocowany przegubowo i sprężyscie do (nie pokazano na rysunku) ramy pojazdu. Podpora 15 w stożkowym wybraniu 9 może być względem wiązara 1 wychylana wokół kulistej głowicy 13.

Przy ustawieniu kątowym głowicy 7 wokół osi wzdłużnej i przy odpowiednim obrocie wiązara 1 wybranie 9 stanowi równocześnie ogranicznik wychyleń. Na fig. 2 widać również, że punkt podparcia wiązara 1 na podporze 15 leży powyżej punktu ciężkości głowicy 7 i wiązara 1. Z tego względu głowica 7 po obrocie wokół osi wzdłużnej ustawia się na skutek działania siły ciężkości zawsze w prawidłowej pozycji. Ponieważ wybranie 9 otwarte jest jedynie od dołu, oczyszcza się ono samoczynnie.

W przypadku, gdy po odchyleniu ma nastąpić samoczynne ustawianie osi wzdłużnej wiązara 1 pod określonym kątem w stosunku do podpory 15, należy podporę 15 wykonać w sposób przedstawiony na fig. 3. Podpora ma w tym przypadku dwie głowice kulowe 17 i 19, przesunięte względem siebie w kierunku wzdłużnym wiązara 1. W zależności od przesunięcia głowicy 7 ku dołowi lub ku górze, następuje obrót wiązara 1 na podporze 15 wokół przedniego lub tylnego punktu podparcia, a więc wokół głowicy 17 lub 19. Tym samym następuje odpowiednia zmiana punktów podparcia podpory 15. Przy dobraniu wielkości elementu sprężystego pomiędzy podporą 15 a ramą pojazdu następuje samoczynne cofnięcie głowicy 7 sprzęgu do żądanej pozycji.

Zastrzeżenia patentowe

1. Urządzenie podpierające sprzęg zderzaka środkowego pojazdów szynowych, mające podporę

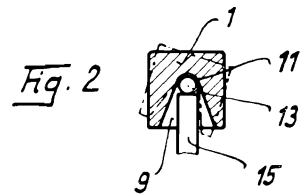
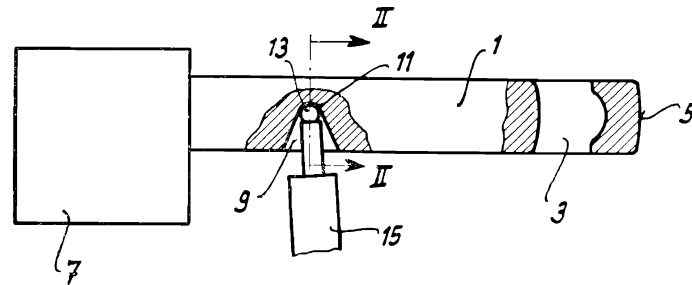
ustawioną pionowo w dół od wiązara przenoszącego siły ciągnące i ściskające od głowicy sprzęgu na ramę pojazdu, przy czym podpora podpira wiązara, a sama jest oparta na dolnym końcu sprężystości o ramę pojazdu, **znamiennie tym**, że wiązara (1) opiera się o podporę (15) dnem (11) wybrania (9), wykonanego w miejscu podparcia i otwartego tylko ku dołowi, przy czym górny koniec podpory (15) wchodzi do wnętrza wybrania (9).

2. Urządzenie według zastrz. 1, **znamiennie tym**, że dno (11) wybrania (9) i górny koniec podpory (15) są zaokrąglone, przy czym podpora (15) jest ułożyskowana w wybraniu (9) wychylnie wokół poziomej osi, prostopadłej do osi wzdłużnej wiązara (1).

3. Urządzenie według zastrz. 2, **znamiennie tym**, że podpora (15) jest w wybraniu (9) ułożyskowana wychylnie wokół osi równoległej do osi wzdłużnej wiązara (1) tylko o kąt odpowiadający kątowi obrotu głowicy (7) sprzęgu zderzaka środkowego wokół jej osi wzdłużnej.

4. Urządzenie według zastrz. 2 lub 3, **znamiennie tym**, że górny koniec podpory (15) ma kształt kulisty.

5. Odmiana urządzenia według zastrz. 2, 3 lub 4, **znamiennie tym**, że wiązara (1) ma dwa przesunięte względem siebie w kierunku osi wzdłużnej punkty podparcia dla podpory (15).

Fig. 1Fig. 3