

LSKA
OSPOLITA
LUDOWAURZĄD
PATENTOWY
PRL

OPIS PATENTOWY

57207

Patent dodatkowy
do patentu 57070

Kl. 20 e, 13

Zgłoszono: 23.VII.1965 (P 110 167)

Pierwszeństwo: 30.VII.1964 Niemiecka
Republika
Federalna

MKP B 61 g 3/10

Opublikowano: 30.IV.1969

UKD

Właściciel patentu: Linke — Hoffmann — Busch Waggon — Fahrzeug
— Maschinen GmbH, Salzgitter — Watenstedt (Nie-
miecka Republika Federalna)

Sprzęg automatyczny zderzaka Willisona do pojazdów szynowych

1

Przedmiotem wynalazku jest ulepszony sprzęg automatyczny środkowego zderzaka konstrukcji Willisona do pojazdów szynowych, który pozwala na zesprzęglenie sprzęgu bez uprzedniego rozsuwania jego głowic.

Urządzenie sprzęgowe według patentu głównego Nr 57070 ma przegubowe ramiona wyposażone w zaczepy, które przy odchylaniu ramion jednocześnie dociskają kły pociągowe głowic.

Sprzęgło o takim układzie można rozsprzęglić przez odchylenie przegubowego ramienia do tyłu za pomocą odpowiedniego urządzenia tak, aby zaczep ramienia oparł się na kły pociągowe przeciwsprzęgła. Można wówczas uzyskać rozsprzęglenie, bez konieczności ciągłego odchylania ramienia odpowiednim urządzeniem.

W pewnych jednak przypadkach, zwłaszcza w przypadku omyłkowego spowodowania rozsprzęglenia konstrukcja taka ma tę niedogodność, że po omyłkowym odchyleniu ramienia, należy koniecznie wysunąć i odsunąć całkowicie od siebie połowy sprzęgu i dopiero wówczas przez powrotne ich dosunięcie można uzyskać ponowne jego zesprzęglenie.

Wynalazek postawił sobie za cel usunięcie tej niedogodności tak, aby w przypadku omyłkowego rozsprzęglenia, można było dokonać zesprzęglenia bez uprzedniego rozsuwania współpracujących ze sobą dwóch głowic sprzęgu.

2

Zgodnie z wynalazkiem, udało się to osiągnąć dzięki temu, że każda z głowic została zaopatrzona w dwuramienną dźwignię, która jednym ramieniem styka się z wałkiem rozsprzęgającym, a za pomocą drugiego ramienia z ramieniem przegubowym.

Przedmiot wynalazku jest uwidoczniony schematycznie w przykładowym wykonaniu na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia automatyczny sprzęg w położeniu rozsprzęgniętym, a fig. 2 — ten sam sprzęg w położeniu sprzęgniętym.

Jak przedstawiono na rysunku, sprzęg składa się ze znanych dwóch zesprzęglających się ze sobą głowic 1 i 1a, zaopatrzonych od strony czołowej w pociągowe kły 3 i 3a. Do głowic 1 i 1a są zamocowane przegubowe ramiona 10 i 10a, które podtrzymują w położeniu sprzęgniętym pociągowe kły 3 i 3a, przy czym ramiona 3 i 3a są zaopatrzone w zaczepy 15 i 15a umożliwiające prawidłowe rozsprzęglenie sprzęgu. Rozsprzęglenie dokonuje się w znany sposób za pomocą liny 14 i 14a odpowiedniego urządzenia, które odchyła na zewnątrz kiel 3a tak dalece, aż zaczep 15 czołową płaszczyznę 16 oprze się na skośnym wycięciu 17a pociągowego kła 3a. Przy odchylaniu pociągowego kła 3a, za pomocą występu 8a i występu 9a zostanie wychylone ramię 10a, które następnie odciska pociągowy kiel 3 za pomocą zaczepu 15a.

W celu cofnięcia procesu rozsprzęglenia każda z głowic 1 i 1a jest zaopatrzona w dwuramienną dźwignię 21 i 21a oraz w przesuwany pionowo wałek 18 i 18a osadzony prostopadłe do osi wzdłużnej sprzęgu, przy czym lina 14 i 14a urządzenia rozsprzęglającego jest połączona drugostronnie z wałkiem 18, 18a. Wałek 18, 18a jest zaopatrzony w kołnierz 20, 20a, który opiera się o jedno ramię dźwigni 21, 21a, przy czym drugie ramię tej dźwigni w położeniu rozsprzęgniętym opiera się o ramię 10, 10a, oraz w sprężynę 19, 19a ustalającą normalne spoczynkowe położenie tego wałka.

Gdy sprzęg zostanie przez pomyłkę rozsprzęglony, co przedstawiono przykładowo na fig. 1, ramię 10, 10a dotyka do ramienia dźwigni 21, 21a. Gdy wałek 18a przesunie się do dołu, przeciwnie do kierunku działania sprężyny 19a, kołnierz 20a przesunie do dołu ramię dźwigni 21a, przy czym konsekwentnie drugie ramię tej dźwigni przesunie ramię 10a tak, że zaczep 15a zostanie odsunięty od wycięcia 17 w kłie 3, a ramię 10a zostanie przez sprężynę 11a przesunięte do pozycji sprzęgniętej. Równocześnie pod działaniem sprężyny 11 ramię 10 zostanie wychylone poza pociągowy kiel 3a, co umożliwia powrotne rozsprzęglenie sprzęgu.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Sprzęg automatyczny zderzaka Willisona do pojazdów szynowych, którego głowicą sprzęgową ma kiel udarowy i kiel pociagowy umieszczone w pewnej odległości od siebie i zazębiające się z odpowiednimi kłami drugiej połowy sprzęgu, przy czym dolna część kła udarowego wystaje skośnie do dołu i do przodu oraz na zewnątrz, ograniczając wzajemny ruch pionowy głowic sprzęgłowych, a natomiast kły pociagowe w położeniu przygotowanym do sprzęgnięcia mogą być odchylone na zewnątrz, a w położeniu sprzęgniętym są zamocowane trwale za pomocą przegubowych ramion, które mają zaczepy opierające się przy rozsprzęglaniu o sąsiedni kiel pociagowy, według patentu Nr 57070, **znamienny tym**, że głowice (1, 1a) są zaopatrzone w dwuramienną dźwignię (21, 21a) oraz w przesuwne pionowo wałki (18, 18a), przy czym jedno ramię dźwigni (21, 21a) opiera się o kołnierz (20, 20a) wału (18, 18a), a drugie o przegubowe ramię (10, 10a).
2. Sprzęg automatyczny według zastrz. 1, **znamienny tym**, że wałek (18, 18a) jest zaopatrzony w sprężynę (19, 19a) ustalającą jego położenie spoczynkowe.

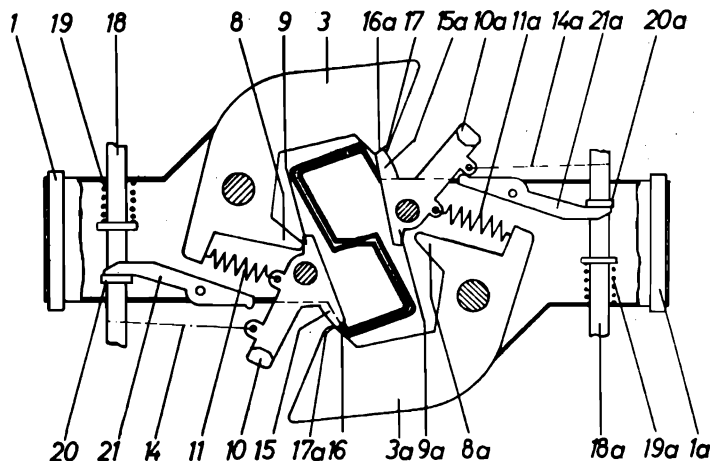


Fig. 1

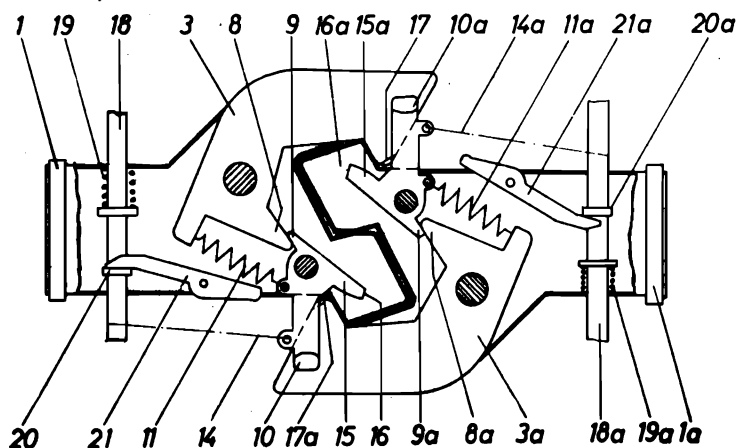


Fig. 2