

POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA



URZĄD
PATENTOWY
PRL

OPIS PATENTOWY

58689

Patent dodatkowy
do patentu _____

Zgłoszono: 14.X.1966 (P 116 897)

Pierwszeństwo: _____

Opublikowano: 29.XI.1969

Kl. 20 e, 14

MKP ~~B-60-1~~

B 61g, 5/04

UKD

Współtwórcy wynalazku: mgr inż. Józef Kielbratowski, mgr inż. Jerzy Wakulicz, Adam Mitek

Właściciel patentu: Polskie Koleje Państwowe (Centralny Ośrodek Badań i Rozwoju Techniki Kolejnictwa), Warszawa (Polska)

Sprzęg przejściowy do pojazdów szynowych

1

Wynalazek dotyczy sprzęgu przejściowego do pojazdów szynowych, łączącego dwa pojazdy, z których jeden wyposażony jest w sprzęg samoczynny, a drugi w sprzęg śrubowy.

Sprzęg przejściowy do pojazdów szynowych jest urządzeniem, umożliwiającym łączenie pojazdów o dwu różnych sprzęgach, stosowany w okresie zmiany sprzęgów śrubowych na sprzęgi samoczynne.

Dotychczas w pojazdach szynowych, zaopatrzonych w sprzęgi samoczynne, które łączone są ze sprzęgami śrubowymi, stosowano urządzenie, które wymaga ręcznego skracania odległości między wagonami. Ze względu na zmniejszoną przestrzeń prostokąta berneńskiego przez głowicę sprzęgu samoczynnego stanowiło to dodatkową trudność dla manewrowego.

Celem wynalazku jest sprzęganie wagonów, posiadających sprzęg samoczynny i sprzęg śrubowy bez ręcznego skracania odległości między wagonami.

Istota wynalazku polega na tym, że sprzęg samoczynny jest łączony ze sprzęgiem śrubowym poprzez element kształtowy, umieszczony w głowicy sprzęgu samoczynnego, krzywką z kanałem i powierzchnią ślizgową, która opiera się na haku sprzęgu śrubowego, oraz łącznik ciągnowy. Taki układ sprzęgu przejściowego w odróżnieniu od dotychczas stosowanych pozwala na to, że podczas

2

łączenia wagonów następuje samoczynne skracanie odległości między łączonymi wagonami.

Wynalazek objaśniono na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia zarys sprzęgu samoczynnego 8 z umieszczonym elementem kształtowym 1, krzywkę 2 i ogniwo 3, a fig. 2 przedstawia sprzęg w położeniu krótkim. Siły rozciągające przez element kształtowy 1, krzywkę 2 i ogniwo 3 działają bezpośrednio na szczęki sprzęgu samoczynnego 8.

Element kształtowy 1 jest chroniony przed wypadnięciem do dołu za pomocą blachy, która opiera się na powierzchni górnej sprzęgu samoczynnego 8. Do elementu 1 przegubowo zamocowana jest krzywka 2, która z hakiem sprzęgu śrubowego 9 połączona jest łącznikiem ciągnowym 3. Podczas ściskania wagonów krzywka 2 ślizga się powierzchnią 5 po haku sprzęgu śrubowego 9, a łącznik ciągnowy 3 przesuwa się wzdłuż kanału 6, wchodzi we wgłębienie 7, powodując prawidłowe sprzęgnięcie wagonów.

Rozsprzęganie odbywa się za pomocą ręczki sprzęgu samoczynnego, która znajduje się z boku wagonu. Element kształtowy 1 wypada wówczas z głowicy sprzęgu samoczynnego 8 i zawisa na haku sprzęgu śrubowego, powodując rozłączenie się wagonów.

Zastrzeżenie patentowe

Sprzęg przejściowy do pojazdów szynowych, z których jeden jest wyposażony w sprzęg samo-

czynny, a drugi w sprzęg śrubowy, przy czym sprzęg samoczynny połączony jest z elementem kształtowym, do którego zamocowana jest przegubowo krzywka, **znamienny tym**, że krzywka (2) posiada kanał (6) w postaci stylizowanej, odwró-

conej litery S, umożliwiającą skracanie odległości między zderzakami, przy czym jej dolna powierzchnia (5) ślizgająca się po haku (9) ma również zarys stylizowanej litery S i służy do odchyłania 5 krzywki (2) w kierunku górnym.

