

**POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA**



**URZĄD
PATENTOWY
PRL**

O P I S P A T E N T O W Y PATENTU TYMCZASOWEGO

71588

Patent tymczasowy dodatkowy
do patentu _____

Kl. 35b,7/10

Zgłoszono: 29.09.1971 (P. 150792)

Pierwszeństwo: _____

MKP B66c 7/10

Zgłoszenie ogłoszono: 30.05.1973

Opis patentowy opublikowano: 26.08.1974

CZYTELNIA

Urzędu Patentowego
Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

Twórcy wynalazku: Wiktor Łabudziński, Romuald Kłaczyński, Mieczysław Siwiak,
Andrzej Bronowski

Uprawniony z patentu tymczasowego: Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych nr 7,
Warszawa, (Polska)

Tor podsuwnicowy podwieszony do wagonów kolejowych

Przedmiotem wynalazku jest tor podsuwnicowy, podwieszony do wagonów kolejowych umożliwiający jazdę suwnic elektrycznych układkowych lub innych urządzeń przystosowanych do jazdy po szynach i posiadający podobny rozstaw kół.

Tor podsuwnicowy umożliwia układkę toru kolejowego przęsłami, pozwalając przenosić je z dowolnego zestawu wagonów i układać na przygotowanym podłożu lub wykonywać zrywkę przęseł podczas wymiany nawierzchni. Dotychczas układka toru przęsłami odbywała się za pomocą suwnic ręcznych lub elektrycznych poruszających się po torze leżącym na torowisku, co wymagało przesuwania toru podsuwnicowego w miarę postępu robót przy pomocy lokomotywy lub spychacza.

Podwieszony tor podsuwnicowy do wagonów pozwala uniknąć przeciągania toru, ponieważ jest on zamocowany do wagonów transportujących przęsła torowe kolejowe i przesuwanie toru odbywa się wraz z przejazdem wagonów w miarę postępu robót. Tor podsuwnicowy zamontowany jest do wagonów za pomocą ruchomych wsporników umożliwiających regulację wysokości lub całkowite ich zdjęcie. Zamocowanie wsporników może być również wykonane na stałe.

Przedmiotem wynalazku jest tor podsuwnicowy, który umożliwia formowanie zestawów wagonów dowolnej długości, łącząc szyny toru podsuwnicowego za pomocą łącznika o konstrukcji pozwalającej na jazdę transportową z torem podsuwnicowym podwieszonym bez konieczności demontażu połączeń szyn toru podsuwnicowego między wagonami. Konstrukcja łącznika pozwala na jazdę zestawu wagonów po łukach o promieniach stosowanych przy budowie torów kolejowych oraz umożliwia układkę lub zrywkę przęseł torowych, kolejowych za pomocą suwnic na prostej, łukach oraz przy nierównościach w poziomie jakie występują przy układce lub zrywce toru. Łącznik stanowi połączenie podwieszonego toru podsuwnicowego między wagonami, a jego konstrukcja pozwala na wzajemny przesuw łącznika i szyn w poziomie przy ruszaniu, hamowaniu i jeździe na łukach oraz łagodzi nierówności przez odpowiednie ułożenie się łącznika.

Łącznik wykonany jest z szyny tego samego typu co tor podsuwnicowy. Łącznik posiada zaprojektowany odpowiedni kształt, długość oraz otwory. Kształt łącznika umożliwia również wykonanie odpowiedniego kształtu dwóch łączonych ze sobą szyn toru podsuwnicowego. Łącznik i szyna posiadają odpowiednie otwory, które pozwalają na przesuwanie się w poziomie. Łącznik stanowiący połączenie szyn między wagonami posiada

śruby. Każda śruba zaopatrzona jest w odpowiednią sprężynę i podkładkę. Jest to niezbędne aby łącznik ściśle dolegał do łączonych szyn, a jednocześnie by mógł przesunąć się w czasie jazdy na łukach i po nierównościach.

Przedmiot wynalazku ma następujące zalety w stosunku do torów podsuwnicowych obecnie stosowanych: tor podsuwnicowy przenoszony jest jednocześnie z wagonami przewożącymi przęsta; wagony mogą być łączone ze sobą w dowolnych ilościach, pozwala na jazdę torem podwieszonym na łukach i rozjazdach bez zdejmowania łączników, umożliwia układkę toru kolejno na łukach; łącznik pozwala na niwelowanie różnic poziomów toru podsuwnicowego, przy układce toru przęstami, na nowoprzygotowanym podłożu; eliminuje dowolny rozstaw toru podsuwnicowego.

Przedmiot wynalazku jest przedstawiony w przykładzie wykonania na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia zespół wagonów z podwieszonym torem podsuwnicowym fig. 2 – zamocowanie łącznika i szyny toru podsuwnicowego a fig. 3 – zamocowanie szyn do wspornika.

Tor podsuwnicowy składa się z trzech głównych części. Pierwsza część 1 leży całkowicie na tłuczniu i ma końce podgięte do góry dla ułatwienia przesuwania po tłuczniu. Końce te są ze sobą zmocowane rozpórką ustalającą szerokość toru. Część druga 2 toru podsuwnicowego stanowi pochylnie i łączy część pierwszą z częścią 3 zamocowaną poprzez wsporniki 7 i prowadnice 8 do wagonów platform. Część 1 i 2 połączone są ze sobą łubkami, natomiast część 2 i 3 oraz poszczególne odcinki części 3 znajdujące się na każdym wagonie połączone są ze sobą łącznikami 4.

Zastrzeżenia patentowe

1. Tor podsuwnicowy podwieszony do wagonów kolejowych dla suwnic układkowych, **znamienny tym**, że posiada łączniki (4) łączące tor podsuwnicowy między poszczególnymi wagonami co pozwala na zestawienie ze sobą dowolnej ilości wagonów i jazdę składu wagonów po torach PKP bez konieczności demontażu łączników.

2. Tor podsuwnicowy podwieszony według zastrz. 1, **znamienny tym**, że łącznik (4) i szyny (3) posiadają podcięcia umożliwiające ich wzajemne połączenie oraz zamocowanie za pomocą śrub (5) ze sprężynami (6) przy czym śruby umieszczone w otworach szyny i łącznika pozwalają na zmianę odległości między wagonami na łukach przy ruszaniu oraz hamowaniu, jak również niweluje różnice wysokości w przypadku kiedy wagony połączone łącznikami znajdują się na różnym poziomie.



Fig. 1.

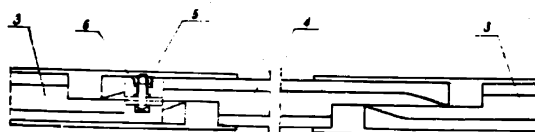


Fig. 2

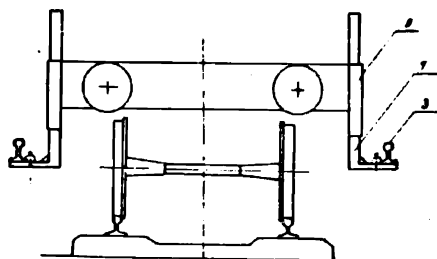


Fig. 3