



СОЮЗ СОВЕТСКИХ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ
РЕСПУБЛИК

(19) **SU** (11) **1466643** **A3**

(51) 4 В 61 В 12/12

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ
ПО ИЗОБРЕТЕНИЯМ И ОТКРЫТИЯМ
ПРИ ГКНТ СССР

ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ

К ПАТЕНТУ

(21) 3956145/27-11

(22) 13.09.85

(31) 23109 В/84

(32) 14.09.84

(33) IT

(46) 15.03.89. Бюл. № 10

(71) Лейтнер С.п.А. (IT)

(72) Ферручио Леви (IT)

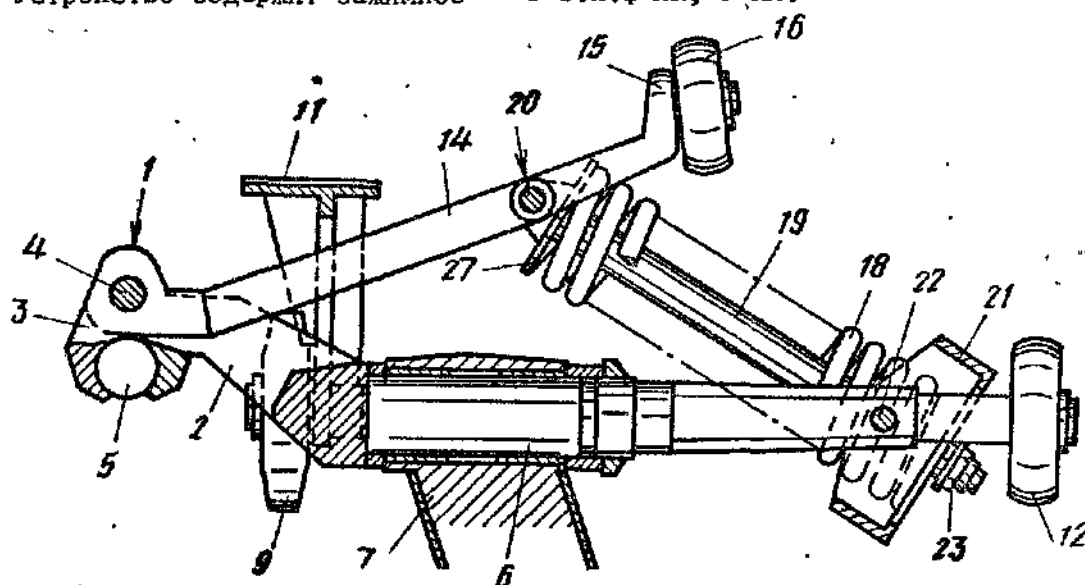
(53) 621.864(088.8)

(56) Авторское свидетельство СССР
№ 309994, кл. В 61 В 7/20, 1969.

(54) УСТРОЙСТВО ДЛЯ ЗАЖИМАНИЯ И АВТОМАТИЧЕСКОГО ЗАХВАТА ПРИВОДНОГО КАНАТА ВАГОНА УСТАНОВКИ ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВАНИЯ ПО ВОЗДУХУ ЛЮДЕЙ ИЛИ ГРУЗОВ

(57) Изобретение относится к канатным дорогам для транспортирования по воздуху людей или грузов. Цель изобретения - повышение надежности зажима каната. Устройство содержит зажимное

приспособление 1, состоящее из неподвижной щеки 2 и подвижной щеки 3, шарнирно поворотных относительно друг друга в точке 4 и рассчитанных на зажимание приводного каната 5. Неподвижная щека 2 продолжена в горизонтальном положении опорной цапфой для поддержания рычага 7 экипажа многоместного вагона. Конец опорной цапфы 6 выполнен с выступами, на которые опираются проскальзывающие колеса 9 на направляющих рельсах и свободно вращающийся блок 11. Другой конец опорной цапфы 6 снабжен одним проскальзывающим колесом 12, также скользящим по направляющему рельсу. Подвижная щека 3 продолжена рычагом 14 управления, между которым и цапфой 6 расположены два упругих приспособления для спиральных пружин 18. 3 з.п.ф-лы, 3 ил.



фиг.1

РТС-К

(19) **SU** (11) **1466643** **A3**

Изобретение относится к канатным дорогам для транспортирования по воз-
духу людей или грузов.

Цель изобретения - повышение на-
дежности зажима каната.

На фиг. 1 изображено устройство
для зажимания и автоматического за-
хвата каната с закрытым зажимным при-
способлением; на фиг. 2 - то же, с
открытым зажимным приспособлением;
на фиг. 3 - то же, вид сверху.

Устройство содержит зажимное при-
способление 1, состоящее из неподвиж-
ной щеки 2 и подвижной щеки 3, шарнир-
но поворотных относительно друг дру-
га в точке 4 и рассчитанных на зажи-
мание приводного каната 5. Неподвиж-
ная щека 2 продолжена в горизонталь-
ном положении цапфой 6 для поддержа-
ния рычага 7 экипажа (не показан),
например, многоместного вагона.

Конец опорной цапфы 6 между не-
подвижной щекой 2 и рычагом 7 ваго-
на несет отходящие в боковых направ-
лениях с противоположных сторон два
выступа 8, на которые опираются про-
скальзывающие колеса 9 на направля-
ющих рельсах 10 и свободно вращающий-
ся блок 11, расположенный выше щеки 2
и 3.

Другой свободный конец опорной
цапфы 6 снабжен по меньшей мере од-
ним проскальзывающим колесом 12, так-
же скользящим по направляющему рель-
су 13.

Подвижная щека 3 продолжена рыча-
гом 14 управления, свободный конец
которого оканчивается квадратным эле-
ментом 15, закруглен и поддерживает
вращающийся элемент колеса 16, взаи-
модействующего с фасонными направля-
ющими поверхностями 17 и совпадающе-
го с направляющими рельсами 13 на
станциях. Радиус закругления квадрат-
ного элемента 15 несколько меньше ра-
диуса колеса 16.

Между опорной цапфой 6 и рычагом
14 управления предусмотрены два уп-
ругих приспособления или спиральные
пружины 18, направляемые соответст-
венными штоками 19, шарнирно соеди-
ненные с одной стороны в точке 20 с
рычагом 14 управления, а с другой
стороны пропущенные через фасонную
плиту 21, шарнирно соединенную в
точке 22 с опорной цапфой 6.

Свободный конец штоков 19 несет
односторонние стопорные приспособле-

ния 23, например гайки или соответ-
ствующие шайбы.

Шарнирное соединение 20 состоит
из уширенной и расточенной части 24
рычага 14, в которую может входить
небольшой шкворень или штифт 25 для
крепления проушины 26 штоков 19 и
шайб 27 для удержания пружин 18.

Две параллельные спиральные пружины 18 имеют длинный рабочий ход
и позиционированы на таком расстоянии
одна от другой, что не создают помех
для квадратного элемента 15 и ко-
леса 16.

Устройство для зажатия и автома-
тического зацепления вагона на тяго-
вом канате вблизи станций работает
следующим образом.

Отдельные вагоны (не показаны)
зажимаются посредством зажимного
приспособления 1 при его закрытом
положении на приводном канате 5
(фиг. 1), который в случае однока-
натной установки действует так же,
как тяговый канат.

Колеса 9 совмещаются с направля-
ющими 10 и свободно вращающийся блок
11 взаимодействует, например, с ком-
плектом колес 28 для постепенного
торможения вагона. Одновременно ко-
лесо 16, находящееся на рычаге 14,
взаимодействует с фасонной направ-
ляющей 17, расположенной над ним,
что заставляет его смещаться вниз.
В результате открывается зажимное
приспособление 1 (фиг. 2), что выз-
вано поворотом подвижной щеки 3 око-
ло шкворня. За счет скольжения што-
ков 19 в силу присутствия шарнирных
соединений 20 и 22 обеспечивается
возможность сжатия пружин 18.

Затем вагон известным способом
перемещается в положение отправле-
ния, в котором присутствует второй
комплект колес с увеличивающейся
скоростью.

Затем осуществляется операция за-
крытия зажимного приспособления 1.
Вторая фасонная направляющая 17 воздей-
ствует на рычаг 14 управления зажим-
ного приспособления, открывая, а за-
тем закрывая зажимное приспособление
на канате 5 при взаимодействии с
пружинами 18.

Ф о р м у л а и з о б р е т е н и я

1. Устройство для зажимания и ав-
томатического захвата приводного ка-

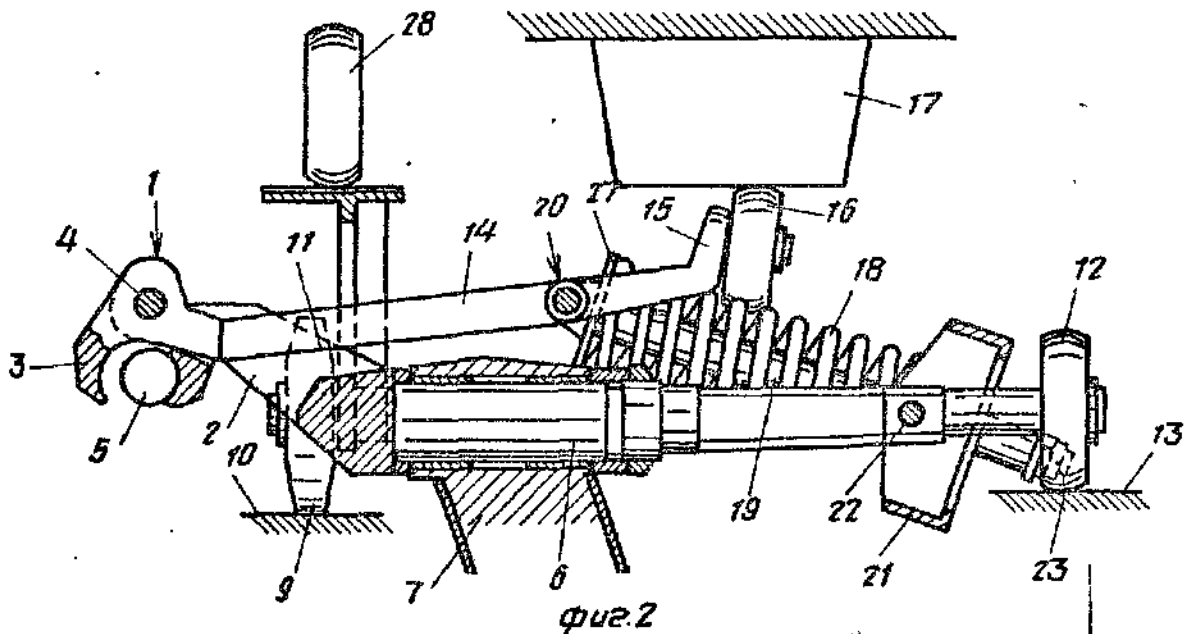
ната вагона установки для транспортирования по воздуху людей или грузов, имеющее станции, каждая из которых выполнена с направляющей, содержащее неподвижную щеку, контактирующую с приводным канатом, подвижную относительно нее щеку, прижимаемую к упомянутому приводному канату посредством упругого приспособления, прижимающего эти щеки к приводному канату, а подвижная щека выполнена с продолжающим ее рычагом, снабженным вращающимся элементом, установленным с возможностью взаимодействия с направляющей станцией для управления разведением щек относительно друг друга, отличающееся тем, что, с целью повышения надежности зажима каната, неподвижная щека выполнена с продолжающей ее опорной цапфой для вагона, шарнирно соединенной с рычагом, а упругое приспособление расположено между упомянутой опорной цапфой и упомянутым рычагом для поддержания их в максимально разведенном положении относительно шарнира их соединения.

2. Устройство по п. 1, отличающееся тем, что упругое

приспособление снабжено установленными параллельно одна другой пружинами со стопорящим приспособлением для поддержания их в нагруженном состоянии и ограничения рабочего хода этих пружин, а также с направляющими штоками, при этом каждая из пружин расположена коаксиально с соответствующим ей направляющим штоком, а указанные штоки с одной стороны шарнирно соединены с указанным рычагом, а с другой стороны шарнирно соединены с упомянутой цапфой.

3. Устройство по п. 2, отличающееся тем, что параллельные пружины разнесены одна относительно другой на расстояние, превышающее по величине ширину упомянутого рычага, который расположен с возможностью размещения между этими пружинами.

4. Устройство по п. 1, отличающееся тем, что свободный конец упомянутого рычага изогнут, при этом отогнутая его часть имеет закругленный профиль, радиус которого меньше радиуса закрепленного на нем вращающегося элемента.



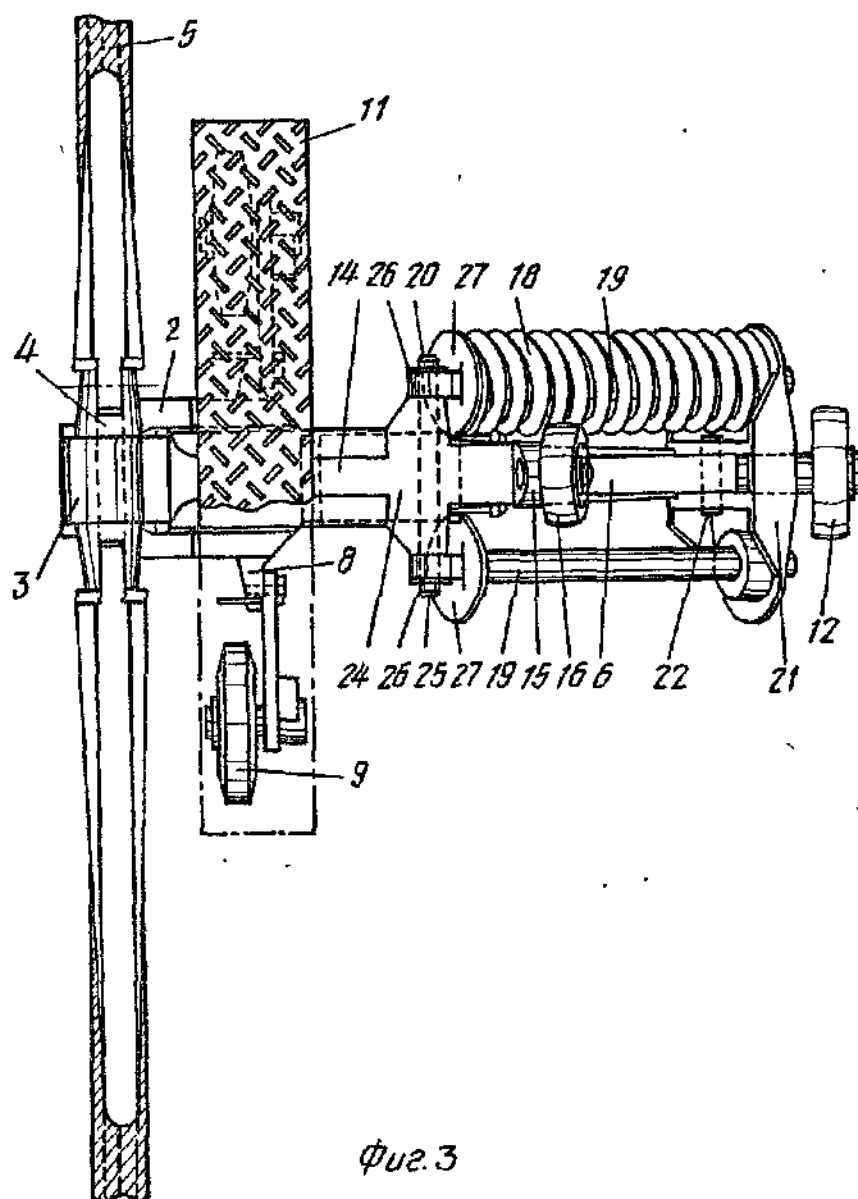


Fig. 3

Редактор А. Лежнина Составитель Л. Трофимчук Корректор В. Гирняк
 Техред М. Ходанич

Заказ 959/58 Тираж 431 Подписное
 ВНИИПИ Государственного комитета по изобретениям и открытиям при ГКНТ СССР
 113035, Москва, Ж-35, Раушская наб., д. 4/5

Производственно-издательский комбинат "Патент", г. Ужгород, ул. Гагарина, 101