

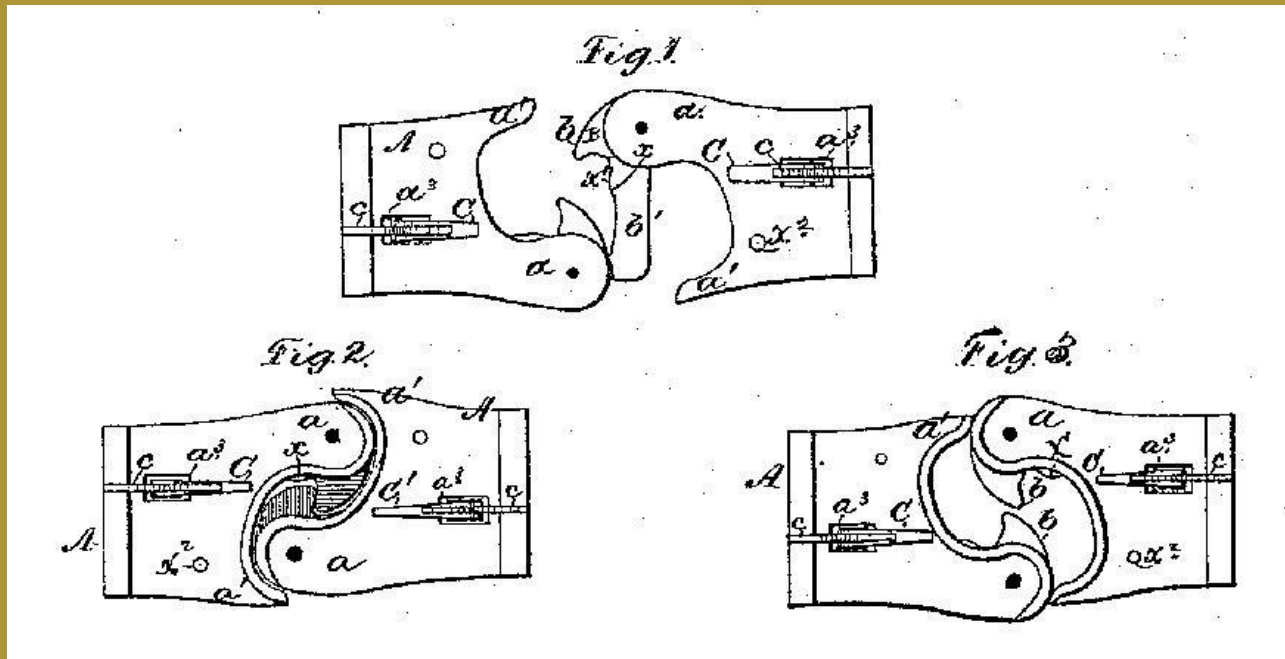
АВТОСЦЕПКА ДЖАННЕЯ

История создания автосцепки



Из ныне существующих первая автосцепка была изобретена в США бывшим майором армии Конфедерации Эли Джаннеем (Eli H. Janney) и запатентована 29 апреля 1873 года. В 1892 году Конгресс принял законопроект, которым все железные дороги в США должны были ввести автосцепку Джаннея в обязательном порядке.

Диаграмма зацепления автосцепки Джаннея



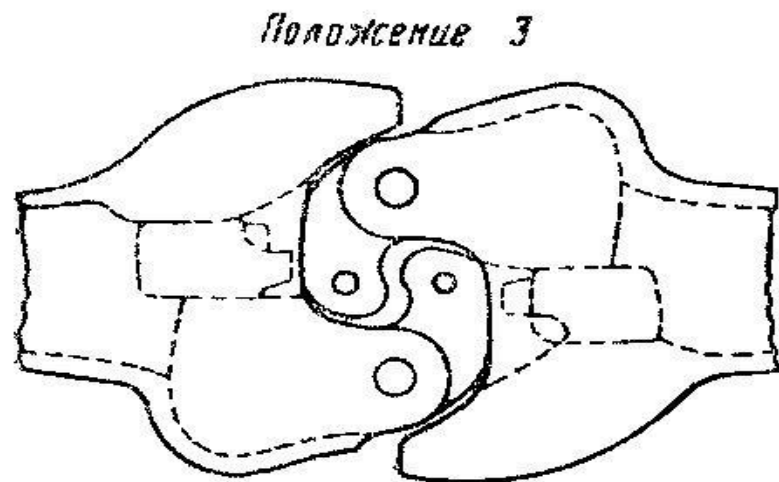
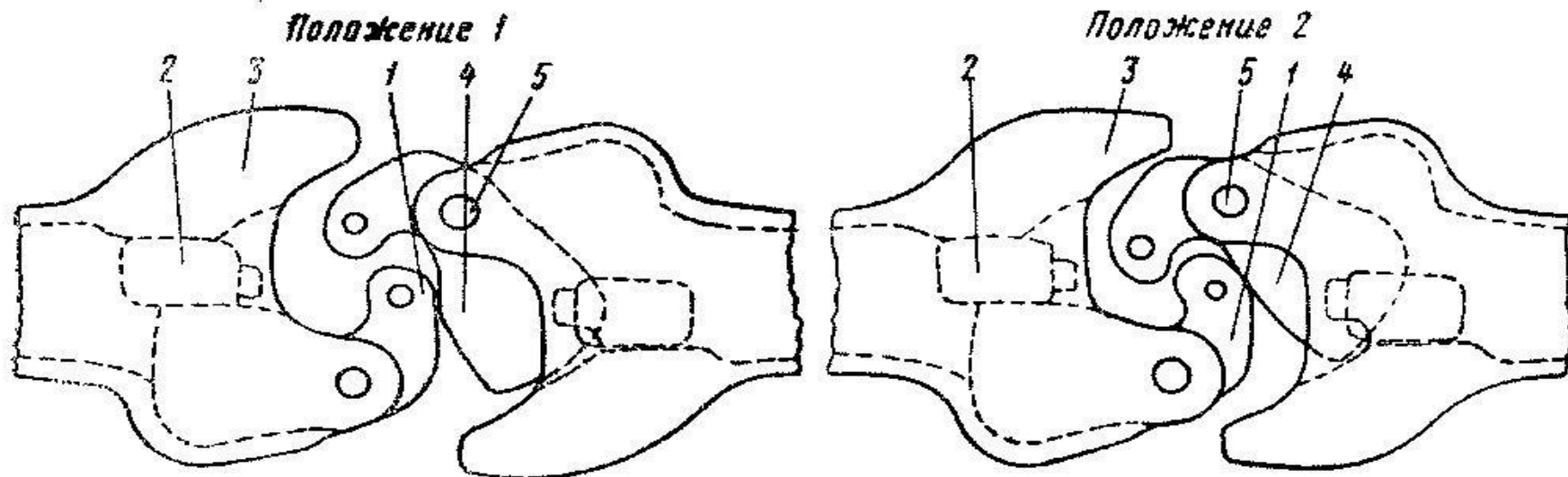
В 1887 году МСВ (Master Car Builders Association) существенно модернизировала сцепное устройство — изменила контур зацепления. В дальнейшем контур зацепления изменялся на автосцепке, с сохранением совместимости, в 1904, 1916 (принят тип «D»), 1918, 1930 (принят тип «E»)

Недостатки

К недостаткам автосцепки Джаннея следует отнести:

- 1) необходимость ручных операций по подготовке автосцепки к сцеплению (взведение автосцепки)**
- 2) невозможность сцепления при определённом положении автосцепок на двух сцепляемых единицах подвижного состава — когда обе автосцепки открыты или когда обе автосцепки закрыты.**
- 3) износ валика, недостаточное использование поверхности корпуса для передачи усилий**
- 4) в ранних образцах - ненадежность работы.**

Модернизация автосцепки Джаннея



- 1 - КОГОТЬ;
- 2 - ЗАМОК;
- 3 - КОРПУС;
- 4 - ХВОСТОВИК КОГТЯ;
- 5 - ВАЛИК.

Применение автосцепки

Широко применяется автосцепка Джаннея в Латинской Америке, в Японии её используют с середины 1920 годов, широко применяют в Вьетнаме и Корее, в Индии разработали свою автосцепку на основе Джаннея и приспособили её к работе с винтовой упряжью. В Австралии, как и в Африке существует множество железнодорожных систем и на некоторых используется и автосцепка Джаннея. В Китае широко применяется её Китайский вариант (китайские инженеры модернизировали автосцепку Джаннея, сделав возможным отсутствие человека при