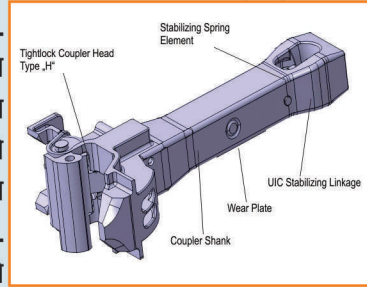


परिचय:

इस पॉम्फलेट में सेन्टर बफर कपलर एवं उसके मुख्य पुर्जों, कपलिंग प्रोसिजर, अनकपलिंग, शॉटिंग एवं परीक्षण स्टाफ के लिए सामान्य निर्देशों को संक्षिप्त रूप में बताया गया है। दो पास पास लगे वाहनों को क्रमबद्ध रूप में ट्रेन बनाने हेतु एक यांत्रिक साधन से जोड़ने के लिए इस कपलर का प्रयोग होता है।

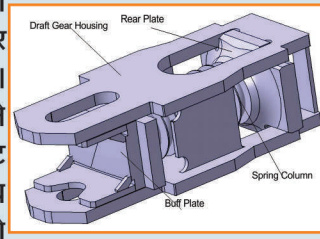
1. टाईट लॉक कपलर हेड टाइप एच :

यह ए.आर.आर. मानक के अनुरूप है जिसमें एच टाईप टाईट लॉक कपलर हेड जिसमें एक अनकपलिंग डिवाइस भी लगा होता है जिसको बाहर से मैनुअल अनकपलिंग डिवाइस से आपरेट किया जाता है। कपलर हेड शॉक ड्रा बार के साथ ही कास्टेड होता है। इसमें नकल, लॉक आदि फिट होता है जो कि कोच को जोड़ने व अलग करने का कार्य करता है। इसके शॉक के पीछे की ओर यू.आई.सी. स्टेबलाइजिंग लिंक्स लगी होती है तथा ड्राफ्ट गियर से जोड़ने के लिये पिन होल बना होता है। यू.आई.सी. स्टेबलाइजिंग लिंक को ठीक पोजिशन में रखने के लिये शैक के दोनो ओर पिन लगी होती है।



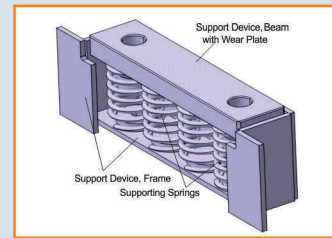
2. ड्राफ्ट गियर :

यह कपलिंग एवं सर्विस के समय उत्पन्न एनर्जी को एबजार्ब करता है (रोकता है) तथा कपलर शॉक से बिना कॉलर वाली पिन द्वारा जोड़ा जाता है। यह डिवाइस कोच में बने ड्राफ्ट गियर पाकेट में फिट किया जाता है तथा यह खिंचाव व दबाव दोनों में एनर्जी को एबजार्ब करता है। खिंचाव की दशा में इसका स्ट्रोक 58.5^{-5/+0} मि.मी. तथा दबाव में 80 मि.मी. अधिकतम होता है। इसके मुख्य भाग रियर प्लेट, फ्रंट बॉफिंग प्लेट, स्प्रिंग कॉक व ड्राफ्ट गियर हाउसिंग हैं।



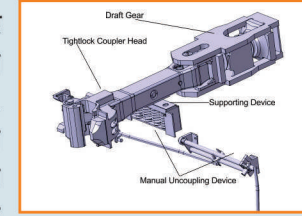
3. सर्पोटिंग डिवाइस :

इसमें चार प्रीलोडेड कम्प्रेशन स्प्रिंग होती है। यह सी.बी.सी. शॉक को रोकने के लिये प्लेटफॉर्म प्रदान करता है तथा इसको कोच बॉडी के साथ बोल्ट किया जाता है। कपलर हेड इसके ऊपर की वियर प्लेट पर रूकता है तथा यह कपलर के भार को सहारा देता है। इसके मुख्य भाग - वीयर प्लेट, फ्रेम, कम्प्रेशन स्प्रिंग नट एवं बोल्ट हैं।



5. मैनुअल अनकपलिंग डिवाइस :

इसका एक सिरा कोच के एण्ड पर एक साइड की ओर लगाया जाता है तथा दूसरा सिरा जो स्लाइड करता है, कपलर हेड के अनकपलिंग मेकेनिज्म के साथ जोड़ा जाता है इसके हैण्डिल को ऊपर उठाने पर लॉक खुलता है। कोच के जुड़े होने की स्थिति में शरारती तत्व इसे आपरेट न कर सकें। अतः इसकी लॉकिंग जरूर की जानी चाहिए।



5. माउण्टिंग या सर्पोटिंग प्लेट :

ड्राफ्ट गियर व बिना कालर वाली पिनो को नीचे न आने देने के लिये सर्पोटिंग प्लेट को लगाया जाता है तथा इन्हें कमशः 10 व 6 नट बोल्टों से टाईट किया जाता है एवं तथा अनुरक्षण के दौरान इनके कसाव को अवश्य सुनिश्चित करना चाहिए।

5. एण्टी कीप :

जैसा कि नाम से ही ज्ञात हो रहा है कि यह लॉक के किसी प्रकार के कीप दखलाने की दशाओं को रोकता है।

7. नकल थ्रॉवर :

यह मूलतः अनकपलिंग के समय नकल को तब ढकेलता है जब एण्टी कीप डिवाइस में लगा टॉगल इसके एक सिरे पर जाकर टकराता है।



8. कपलर का गैदरिंग रेंज :

कपलर की वह स्थिति जिसमें कोचों को जोड़ा जा सकता है कपलर का गैदरिंग रेंज कहलाता है। जैसा कि शब्द गेदर का अर्थ है मिलना अर्थात दो कोचों के कपलर का आपस में मिलना। यह दो प्रकार का होता है।

अ. होरिजेण्टल गैदरिंग रेंज :

यह वह स्थिति है जिसमें शैक, सपोर्टिंग डिवाइस पर दोनों तरफ स्लाइड करते हैं। यह रेस्ट प्लेट पर सेन्टर से 110 मि.मी. होता है अर्थात सेन्टर से किसी ओर 110 मि.मी. तिरछा होने पर भी आपस में जुड़ सकते हैं।

ब. वर्टिकल गैदरिंग रेंज :

यह ± 90 मि.मी. होता है अर्थात एक कपलर नकल की स्थिति दूसरे से ± 90 मि.मी. ऊपर या नीचे है तो दोनों कपलर आपस में जुड़ सकते हैं।

9. सी.बी.सी. बफर हाईटरू

खाली दशा में

अधिकतम 1105 मि.मी. कम से कम 1090 मि.मी.

लोडेड दशा में

कम से कम 1030 मि.मी.

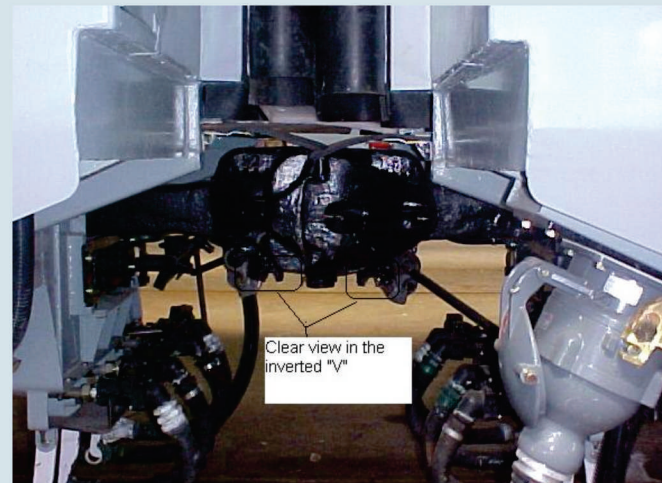
10. अनुरक्षण हेतु सामान्य निर्देश-शॉटिंग स्टाफ के लिये :

1. बिना जरूरत के अनकपलिंग डिवाइस को न छेड़े व न ही ऊपर उठाने की कोशिश करें।
2. ड्राफ्ट गियर व हेडलेस पिन के सपोर्ट प्लेट के नट व बोल्ट के कसाव को सुनिश्चित करें।
3. नकल व कपलर हेड, लॉक, एण्टी कीप आदि पर ग्रीस न लगाएं।
4. रैक के दोनों पावर कारों / एस एल आर, स्पेयर कोच के नकल को खुली दशा में रखें। रेस्ट प्लेट, स्प्रिंग की टूट फूट व वियर एवं बोल्ट के लूज होने को चेक करें।
5. ड्राफ्ट गियर की स्थिति को चेक करें तथा कोच के ट्रफ फ्लोर एवं ड्राफ्ट गियर के ऊपरी हिस्से के गेप को चेक करें। यह गेप नहीं होना चाहिए।

11. कपलिंग करने के तरीके :

1. एक कोच को दूसरे के नजदीक धीमी गति (3 से 5 कि.मी./घ.) की गति से लाकर 1 मीटर की दूरी पर रखें।
2. कपलर सेन्टर की स्थिति एवं एलाइनमेंट को चेक करें ताकि लगभग आमने सामने (अर्थात सेंटर) में रहे।
3. यदि आवश्यक हो तो हाथ से धक्का देकर इसे सही स्थिति में लाएं।

4. दोनों कोचों को लगभग 3 कि.मी./घ. की गति से मिलाएं।
5. दोनों कोचों के टेल टेल की स्थिति व रोटर की स्थिति को देखें। उल्टा "वी" खाना आर पार दिखाई देना चाहिए तथा रोटर टॉगल की स्थिति वर्टिकल दृष्टि से होनी चाहिए।
6. रोटर को तार से ठीक प्रकार बांधे व बंधे हुए को सुनिश्चित करें ताकि लॉक के खुलने की बिल्कुल गुंजाइश न हो।
7. जिस लॉक में सन्देह हो कि वह ठीक प्रकार नहीं लगा है उसके रोटर एवं टेल टेल को कोच की तरफ लायें तथा उल्टे "वी" ग्रूव को देखें कि आर पार स्पष्ट दिखाई दे रहा है।



8. अनकपलिंग डिवाइस अपने ब्रेकेट के ग्रूव में ठीक से बैठी हो तथा लॉकिंग बोल्ट से अवश्य लॉक करें ताकि कोई शरारती तत्व इसे आसानी से ऑपरेट न कर सके।
9. यदि लॉक बोल्ट लगाने के बाद भी हैण्डिल की स्थिति ऊपर उठने की है तो इसके हैण्डिल को तार से बांधें।
10. जिस लॉक में सन्देह हो कि वह ठीक प्रकार नहीं लगा है उसके रोटर एवं टेल टेल को कोच की तरफ लाएं तथा उल्टे "वी" ग्रूव को देखें कि आर पार स्पष्ट दिखाई दे रहा है।
11. शॉटिंग पूर्ण होने के बाद शॉटिंग इन्जन को तब तक न जाने दें जब तक कि आप लॉकिंग निश्चित नहीं कर लेते। शॉटिंग इन्जन को रैक से तभी अलग करें जब कैरिज स्टाफ लॉकिंग सुनिश्चित कर लें।

डिस्क्लेमर

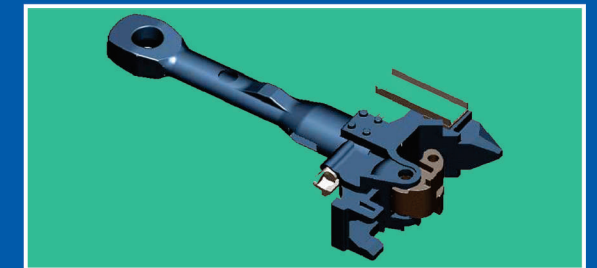
इस पम्प्लेट में दी गयी सूचना आर.डी.एस.ओ. और रेल्वे बोर्ड द्वारा दिये गये अनुदेशों का स्थान नहीं लेगी। यह दस्तावेज सांविधिक नहीं है, इसमें दिये गये अनुदेशों का उद्देश्य मार्गदर्शन मात्र है। यदि किसी बिन्दु पर विरोधाभास हो तो रेल्वे बोर्ड / आर.डी.एस.ओ. या जोनल रेल्वे द्वारा जारी अनुदेशों का पालन किया जाए।



(For official use only)
(कार्यालयीन उपयोग हेतु)

GOVERNMENT OF INDIA
MINISTRY OF RAILWAYS

“एच” टाइप सेन्टर बफर टाईट लॉक कपलर “H” Type Centre Buffer Tight Lock Coupler



कैमटेक/2011/एम/ सी / सी.बी.सी पैमप्लेट /1.0
CAMTECH/2011/M/C/ CBC PAMPFLET/1.0
AUGUST 2011
अगस्त 2011



सम्पर्क पता
भारतीय रेल्वे उच्च अनुरक्षण प्रौद्योगिकी केन्द्र
महाराजपुर, ग्वालियर
ई मेल : edcamtech@gmail.com