

(12) 特許協力条約に基づいて公開された国際出願

(19) 世界知的所有権機関
国際事務局

(43) 国際公開日
2014年1月23日(23.01.2014)



(10) 国際公開番号

WO 2014/013650 A1

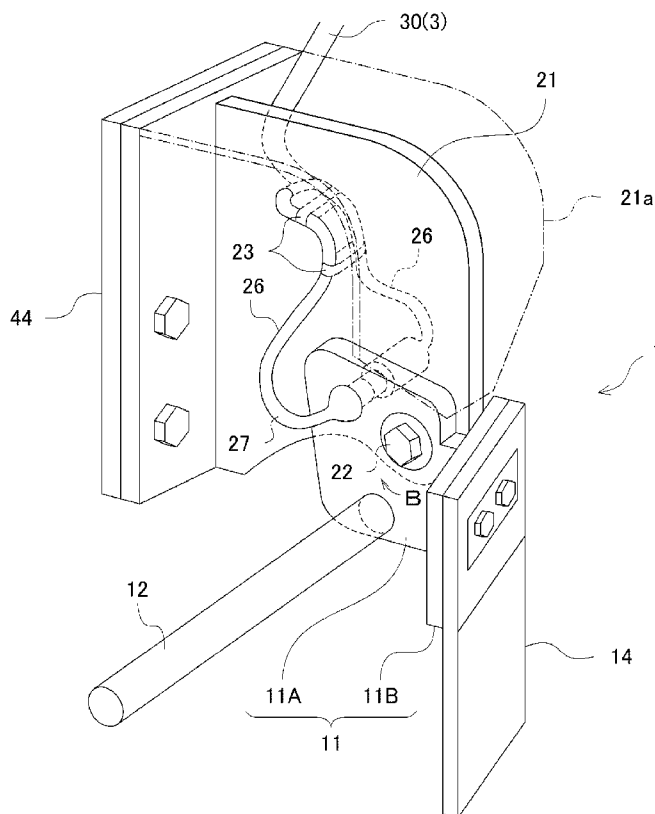
- (51) 国際特許分類:
B61K 13/00 (2006.01)
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2013/002802
- (22) 国際出願日: 2013年4月25日(25.04.2013)
- (25) 国際出願の言語: 日本語
- (26) 国際公開の言語: 日本語
- (30) 優先権データ:
特願 2012-161100 2012年7月20日(20.07.2012) JP
- (71) 出願人: 川崎重工業株式会社 (KAWASAKI JUKOGYO KABUSHIKI KAISHA) [JP/JP]; 〒6508670 兵庫県神戸市中央区東川崎町3丁目1番1号 Hyogo (JP).
- (72) 発明者: 佐藤 與志 (SATO, Yoshi). 多賀 之高 (TAGA, Yukitaka). 三瀬 善統 (MISE, Yoshinori). 小倉 善和 (OGURA, Yoshikazu). 川添 祥慶 (KAWAZOE, Yoshiyasu).

- (74) 代理人: 特許業務法人 有古特許事務所 (PATENT CORPORATE BODY ARCO PATENT OFFICE); 〒6500031 兵庫県神戸市中央区東町123番地の1 貿易ビル3階 Hyogo (JP).
- (81) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の国内保護が可能): AE, AG, AL, AM, AO, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BH, BN, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CL, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KM, KN, KP, KR, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LY, MA, MD, ME, MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ, NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PA, PE, PG, PH, PL, PT, QA, RO, RS, RU, RW, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SM, ST, SV, SY, TH, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, ZA, ZM, ZW.
- (84) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の広域保護が可能): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LR, LS, MW, MZ, NA, RW, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア (AM, AZ, BY, KG, KZ, RU, TJ, TM), ヨーロッパ (AL, AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR,

[続葉有]

(54) Title: RAILROAD CAR DERAIL SENSING DEVICE AND RAILROAD CAR

(54) 発明の名称: 鉄道車両の脱線検知装置及び鉄道車両



(57) Abstract: A derail sensing device (1) is disposed upon the fore end part of a platform car (4). This device (1) comprises a mobile member (11), a sensing arm (12) as a derail sensing member, and a derail sensing line (3). The mobile member (11) moves in a prescribed direction by an action of a load which is greater than or equal to a prescribed value. When the sensing arm (12) receives the load which is greater than or equal to the prescribed value by contact of the platform car (4) with a rail line in a derailment, the mobile member (11) to which the load is transmitted moves in a prescribed direction. The derail sensing line (3) is configured such that, when the platform car (4) derails, either an electrical continuity state or an optical continuity state is blocked by the movement of the mobile member (11).

(57) 要約: 脱線検知装置(1)は台車(4)の前端部に設けられる。この装置(1)は、可動部材(11)と、脱線検知部材としての検知アーム(12)と、脱線検知線(3)とを備える。可動部材(11)は、所定値以上の荷重の作用により所定方向に移動する。検知アーム(12)が台車(4)の脱線時に線路との接触により前記所定値以上の荷重を受けると、それを伝達された可動部材(11)は所定方向に移動する。脱線検知線(3)は、台車(4)の脱線時に、可動部材(11)の移動により、電気導通状態又は光導通状態が遮断されるように構成されている。

WO 2014/013650 A1



GB, GR, HR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, LV, MC, MK, MT,
NL, NO, PL, PT, RO, RS, SE, SI, SK, SM, TR), OAPI
(BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR,
NE, SN, TD, TG).

添付公開書類:

— 国際調査報告 (条約第 21 条(3))