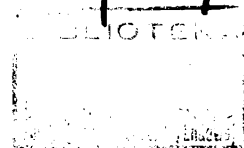


URZĄD PATENTOWY



B 611 3/06



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 26606.

Kl. 20 d, 4.

Schweiz. Lokomotiv- & Maschinenfabrik
(Winterthur, Szwajcaria).

Trójosiowe podwozie do pojazdów, jeżdżących po szynach.

Zgłoszono 28 lutego 1936 r.

Udzielono 7 maja 1938 r.

Pierwszeństwo: 1 grudnia 1935 r. (Szwajcaria).

Wynalazek dotyczy trójosiowego podwozia do pojazdów, jeżdżących po szynach, w którym środkowa oś daje się przesuwac w bok względem pudła tego pojazdu i nastawia końcowe jego osie, zaopatrzone w dyszle.

Przy wytwarzaniu i montażu tego rodzaju podwozi trudno jest uniknąć pewnej niedokładności w nastawieniu narządów, łączących ramy osi tego pojazdu. Wskutek tego przy jeździe na prostych odcinkach toru koła osi krańcowych ustawiają się nieco ukośnie względem toru i mają tendencję do ukośnego kierunku biegu. To ukośne ustawienie usuwa się według wynalazku w ten sposób, że przynajmniej jeden z wy-

mienionych narządów zaopatrzony jest w urządzenie, za pomocą którego może być przestawiany w płaszczyźnie poziomej względem pozostałych narządów łączących dla umożliwienia nadania osiom końcowym właściwego kierunku biegu.

To urządzenie przestawiające może być przy tym tak zbudowane, że umożliwia pewne niezmiennie przestawienie względem siebie części podwozia przy wszelkich położeniach tych części względem siebie lub też tak, że części podwozia po prostu otrzymują dodatkową swobodę ruchu względem siebie w płaszczyźnie poziomej.

Na załączonym rysunku przedstawione są przykłady wykonania przedmiotu wynalazku.

łazku. Fig. 1 przedstawia w rzucie poziomym trójosiowe podwozie znanej budowy; fig. 2 — przekrój urządzenia przedstawiającego; fig. 3 — widok z boku tego urządzenia; fig. 4 i 5 — odmiany urządzenia przedstawiającego.

Według fig. 1 podwozie, złożone z połączających ze sobą przegubowo części, posiada końcowe części a , zaopatrzone w dyszle, w których to częściach osadzone są osie krańcowe b , oraz część środkową c , osadzoną w razie potrzeby sprężynująco na środkowej osi d , przy czym oś podłużna c_1 ramy c jest prostopadła do osi d . Końcowe części a podwozia przymocowane są przegubowo w punktach a_1 i a_2 do środkowej części c . Części końcowe a posiadają dyszle e_1, e_2 , przedłużone poza punkty a_1, a_2 i połączone ze sobą przegubem d_1 nad osią środkową.

Fig. 2 przedstawia w większej podziałce dyszle e_1, e_2 z przegubem d_1 . Dyszel e_1 posiada na końcu kuliste wytoczenie, w którym jest umieszczona panewka kulista g . W panewkę tę wchodzi czop h . Czop h posiada z tyłu przedłużenie h_1 , wchodzące w wydrążenie w dyszlu e_2 i połączone na stałe z kołnierzem i , który za pomocą śrub n z główkami może być na stałe przyśrubowany do kołnierza i_1 dyszla e_2 . Jeśli śruby n nieco się zluźni, to kołnierz i może być przesuwany w bok w płaszczyźnie poziomej w pewnych granicach, które, jak to przedstawia widok boczny na fig. 3, uwarunkowane są długością szczelin m . Ten przesuw skuteczniany jest śrubami nastawnymi k_1, k_2 , obejmującymi tylne przedłużenie h_1 . Przesławianie może być skuteczniiane dopiero po zluźnieniu przeciwnakrętek k_3 śrub nastawnych. Po nastawieniu żadanego położenia kołnierza i , a wraz z tym i żadanej mimośrodowości czopa h , dociąga się (zakręca) przeciwnakrętki k_3 śrub nastawnych k_1, k_2 oraz śruby n . Widoczne jest, że przez przesławianie czopa h poprzecznie względem toru można zmieniać

względnie poprawiać kierunek osi podłużnych dyszli e_1, e_2 , a wraz z tym i położenie na torze kół b osi końcowych.

Na fig. 2 i 3 przedstawiona jest budowa przestawnego ogniwa konstrukcyjnego, za pomocą której można osiągnąć przestawienie tych części względem siebie, niezmiennie przy wszelkich położeniach części podwozia względem siebie. Natomiast fig. 4 i 5 przedstawiają inną budowę przestawnego ogniwa konstrukcyjnego, przy której części podwozia posiadają pewną możliwość dodatkowego ruchu względem siebie w płaszczyźnie poziomej.

Według fig. 4 dyszel e_2 również posiada połączony z nim na stałe czop h , osadzony w kulistej panewce g drugiego dyszla e_1 . W tym jednak przypadku kulista panewka g osadzona jest sprężynująco w dyszlu e_1 . W tym celu dyszel e_1 zaopatrzony jest w nasadki o , w których osadzone są kłociki p , dociskane sprężynami q do panewki kulistej g . Dzięki temu dyszle e_1, e_2 posiadają możność wykonywania ruchów względnych w płaszczyźnie poziomej, przy czym sprężyny q usiłują stale utrzymywać czopy h w położeniach środkowych. Siła sprężyn może być przy tym tak dobrana, że czop opuszcza położenie środkowe dopiero wtedy, gdy jego nacisk na kulistą tuleję g osiągnął pewną określoną wielkość albo też opuszcza on położenie środkowe już przy najmniejszym nacisku na panewkę g .

Według fig. 5 dyszle mogą się sprężynująco poruszać względem siebie, podobnie jak według fig. 4, lecz za pomocą śrub nastawnych k_3 zapewniona jest jeszcze możność regulacji napięcia sprężyn i przesławiania środkowego położenia kulistej tulei g , by osiągnąć podobne działanie, jak według fig. 2.

Fig. 2 — 5 przedstawiają tylko poszczególne przykłady przesławiania względem siebie części podwozia. Przesławianie

to można uskutecznić także i w inny sposób, np. tak, że jedno z łożysk przegubowych a_1 , a_2 daje się przesuwac w kierunku poziomym. Zagadnienie to można również rozwiązać w ten sposób, że dyszle kadłuba a są przestawne w kierunku poziomym względem osi b .

Do korzystnego zastosowania wynalazku budowa przegubowego podwozia nie koniecznie musi odpowiadać budowie według fig. 1. Podwozie to może być np. tak zbudowane, że oba dyszle e_1 , e_2 są przymocowane przegubowo do środkowej osi, wskutek czego nie dają się przesuwac w kierunku tej osi, zaś przeguby a_1 , a_2 umieszczone są na środkowej ramie, dającej się przesuwac w bok względem osi d .

Zastrzeżenia patentowe.

1. Podwozie do pojazdów jeżdżących po szynach, przy którym środkowa oś daje się przesuwac w bok względem pudła pojazdu i służy do kierowania krańcowych osi pojazdu, zaopatrzonych w dyszle, znamienne tym, że posiada urządzenie przedstawiające, którego przynajmniej jedno z ogniów łączących przegubowej ramy podwozia jest przestawne w płaszczyźnie poziomej względem pozostałych ogniów łączących.

2. Podwozie według zastrz. 1, znamienne tym, że przestawne ogniwo łączące posiada narząd ustalający je w nastawionym położeniu.

3. Podwozie według zastrz. 1, znamien-

ne tym, że przestawne ogniwo łączące jest osadzone sprężynująco w pewnych granicach.

4. Podwozie według zastrz. 1, w którym końce dyszli osi krańcowych połączone są przegubowo nad osią środkową, znamienne tym, że końce dyszli (e_1 , e_2) są przesuwne poziomo względem siebie poprzecznie do toru.

5. Podwozie według zastrz. 1, 2 i 4, znamienne tym, że jeden dyszel (e_2) posiada przesuwną poziomo i poprzecznie część kołnierзовą (h i h_1), której jeden czopowy koniec (h_1) daje się nastawiać śrubami nastawnymi (k_1 , k_2), a drugi czopowy koniec (h) tej części wsuwany jest w panewkę (g), ułożyskowaną kulisto w drugim dyszlu (e_1).

6. Podwozie według zastrz. 1, 3 i 4, znamienne tym, że dyszel (e_2) posiada czopowe przedłużenie (h), wprowadzone w panewkę (g), ułożyskowaną kulisto w dyszlu (e_1), która to panewka naciskana z obu stron sprężynami (q) po każdym wychyleniu z położenia środkowego doprowadzana jest z powrotem do położenia środkowego.

7. Podwozie według zastrz. 1, 3, 4 i 6, znamienne tym, że posiada środki (k_3) do regulowania napięcia sprężyny (q) i środkowego położenia czopa (h).

Schweiz. Lokomotiv-
& Maschinenfabrik.
Zastępca: Inż. M. Brokman,
rzecznik patentowy.

