

3 sierpnia 1931 r.

B61f 3/06

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 13765.

Kl. 20 d 2.

Waggon-Fabrik A. G.
(Uerdingen n. R., Niemcy).

Wózek do wagonów.

Zgłoszono 22 lipca 1929 r.

Udzielono 12 maja 1931 r.

Pierwszeństwo: 27 lipca 1928 r. (Niemcy).

Wynalazek dotyczy wózka do wagonów o czterech osiach lub większej ich liczbie i odróżnia się od stosowanych dotychczas wózków tem, że nie posiada zupełnie prowadnic łożyskowych osi, dzięki czemu zostają całkowicie wykluczone nierównomierne ruchy osi w samej ramie, poza tem cała rama jest elastyczna, a siła odśrodkowa pudła wagonu, powstająca przy biegu jego po łukach, powoduje odpowiednie ustawianie się osi. Prócz tego każda oś może oddzielnie wykonywać ruchy, niezbędne do właściwego jej ustawienia się, nie wpływając przytem zupełnie na spokojny bieg wózka.

Przedmiot wynalazku uwidoczniono na rysunku, przyczem fig. 1 przedstawia wi-

dok zprzodu wózka dwuosiowego, fig. 2 — widok tegoż zgóry, a fig. 3 — widok zgóry wózka trzyosiowego.

Jak widać z rysunku, każda oś 1 osadzona jest w odrębnej ramie *a*, *b*, *c*. Po między każdymi dwiema ramami umieszczona jest belka wagowa *d*, *e*, połączona z ramami zapomocą przegubów kulowych lub krzyżowych *g*. Belki *d*, *e* opierają się na resorach nośnych *f*, zawieszonych zapomocą sprężyn *h* na ramach *a*, *b*, *c*. Ramy *a*, *b*, *c* są nastawiane względem siebie zapomocą łączących je sworzni *i* i sprężyn napinających *k*; zamiast tych ostatnich można stosować sprężyny cierne lub zde-rzaki; części *i*, *k* mogą ewentualnie być pominięte. Na belce wagowej *d*, *e* znajdują

się środkowa i boczne podstawy m, n , na których umieszczone zostaje pudło wagonu.

Normalne osie 1 są równoległe względem siebie. Jeżeli wskutek przejazdu na zwrotnicy lub z innych powodów nastąpi odchylenie się jednej z osi 1 , wówczas obraca się ona wokoło środka przegubu g , przyczem przy takim poziomem przestawieniu się jednej osi względem drugiej zostają przestawione poprzecznicze resorów, a sprężyny napinające k zostają zwolnione. Obydwa wywołane w ten sposób momenty sił wytwarzają moment obrotowy, dążący do ustawienia osi 1 w położenie zwykłe. Przytem należy przewyżczyć jedynie moment siły tarcia, występującego pomiędzy kołami i szynami, przyczem tarcie to hamuje ruchy osi. Poza tem każda oś działa jako oś kierownicza, to znaczy jednostronne uderzenia poziome zostają przejmowane przez nią sprężysto, dzięki czemu zapewniony zostaje spokojny bieg wózka.

Przy biegu po łuku siła odśrodkowa wagonu wpływa na ustawianie się osi tak, że te ostatnie ustawiają się w kierunku promieniowym lub zbliżonym do niego, dzięki czemu osiąga się spokojny bieg, niewielki opór i nieznaczne zużycie wieńców kół

wózków. Ten rodzaj wózków może być również wykonany tak, że, nie stosując belek d, e , łączy się ramy a, b, c bezpośrednio ze sobą zapomocą przegubów g , przyczem pudło wagonu osadza się na tarczach ciernych lub miskach, znajdujących się na ramach a, b, c lub też na przegubach g , a ramy a, b, c umocowane zostają na resorach f .

Zastrzeżenia patentowe.

1. Wózek do wagonów, w którym każda oś umieszczona jest w sztywnej ramie, znamieny tem, że ramy te (a, b, c) połączone są ze sobą pośrednio lub bezpośrednio zapomocą kulowych lub krzyżowych przegubów (g), przyczem względem siebie są nastawiane zapomocą sworzni (i) i sprężyn napinających (k).

2. Wózek według zastrz. 1, znamieny tem, że ramy (a, b, c), połączone ze sobą bezpośrednio zapomocą przegubów, zawieszone są na resorach nośnych (f) zapomocą sprężyn (h).

W a g g o n - F a b r i k A. G.

Zastępca: I. Myszczyński,

rzecznik patentowy.

Fig.1

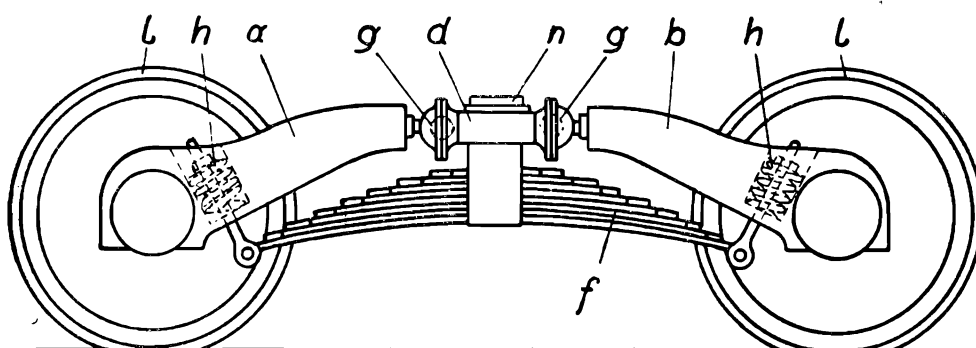


Fig.2

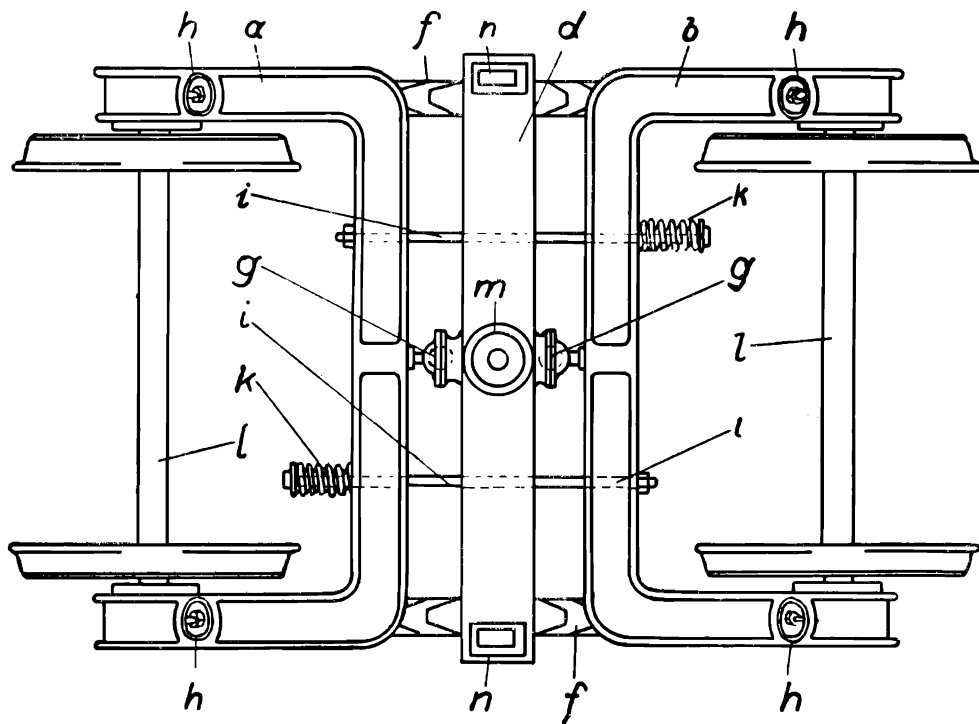


Fig. 3

