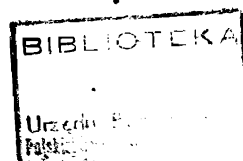


25 kwietnia 1931 r.

B61c 5/00

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 13234.

Kl. 20 b 5.

Société Suisse pour la construction de locomotives et de machines
(Winterthur, Szwajcaria).

Silnikowy pojazd, poruszający się po szynach.

Zgłoszono 15 czerwca 1927 r.

Udzielono 9 marca 1931 r.

Pierwszeństwo: 10 stycznia 1927 r. (Niemcy).

Znane są silnikowe pojazdy, poruszające się po szynach, o osiach, ukształtowanych jako osie Bissel'a, t. j. jako jednoosiowe wózki obrotowe, zaopatrzone w dyszle, służące do ich kierowania, przy czym na osiach tych opiera się nadwozie, dyszle zaś ich są połączone z ramą, zaopatrzoną w oś kierowniczą i dźwigającą części mechanizmu napędowego, powodującego ustawianie się osi Bissel'a według promieni przejeżdżanych krzywizn. W tego rodzaju znanych pojazdach rama pomocnicza, posiadająca zazwyczaj dwie osie, jest zbudowana jako układ kierowniczy i dźwiga silniki napędowe. Zachodzi niekiedy potrzeba wykorzystania całkowitego ciężaru pojazdu jako ciężaru adhezyjnego.

W pojeździe według niniejszego wynalazku wspomniany ciężar można wykorzystać w ten sposób, że rama pomocnicza jest zawieszona mniej więcej pośrodku pojazdu na nadwoziu lub ramie głównej i znajduje się pod działaniem osi kierowniczej, wskutek czego może się poruszać podczas przejeżdżania krzywizn prostopadle do podłużnej osi pojazdu. Dzięki temu, na adhezję napędzanych osi Bissel'a wpływa całkowity ciężar pojazdu z wyjątkiem ciężaru osi kierowniczej, gdy silniki są ustawione na ramie pomocniczej i wiszą za jej pośrednictwem na ramie głównej.

Aby zapobiec wyboczeniu się osi kierowniczej, można ją obciążyć sprężynami, umieszczonemi w ramie pomocniczej, któ-

re mogą być również nastawiane. W pojeździe, bez własnego źródła napędu wymiary ramy pomocniczej mogą być znacznie ograniczone, gdyż wówczas służy ona jedynie jako obsada łożysk osi kierowniczej oraz ewentualnie jednego ze znanych urządzeń zwrotnych, mającego za zadanie doprowadzanie ramy pomocniczej do jej położenia pierwotnego lub środkowego.

W tym przypadku przeguby kardanowe stają się zbędne, gdyż nie następuje przenoszenie ruchu obrotowego. Jeśli każda oś Bissel'a jest napędzana oddzielnym silnikiem, wówczas silniki te mogą być połączone ze sobą zapomocą przegubu i zawieszone na ramie głównej, przy czym każdy z tych silników może być połączony z odpowiednią osią napędną zapomocą sztywnego wału z pominięciem przegubów kardanowych. Oś kierownicza zostaje w tym przypadku połączona w odpowiedni sposób z zawieszeniem silników względnie z ramą główną.

Na rysunku przedstawiony jest schematycznie przykład wykonania wynalazku, a mianowicie: fig. 1 przedstawia widok z boku pojazdu o dwóch napędzanych osiach Bissel'a, środkowej osi kierowniczej oraz dwóch silnikach, osadzonych na ramie pomocniczej; fig. 2 — rzut poziomy podwozia według fig. 1; fig. 3 — przekrój poprzeczny przez środek pojazdu; fig. 4 przedstawia widok z boku pojazdu o dwóch silnikach, połączonych przegubowo; fig. 5 — rzut poziomy podwozia według fig. 4.

Na fig. 1 — 3 osie napędne $a a_1$ są połączone przegubowo dyszlami $b b_1$ w punktach $m m_1$ z silnikami $c c_1$. Górna część pojazdu opiera się zapomocą czopów $d d_1$ na osiach $a a_1$. Silniki $c c_1$ są osadzone na ramie pomocniczej s , zawieszona zapomocą wieszaków $t t_1$ i wałów u na ramie głównej r . Oś kierownicza f jest osadzona w ramie s , przesuwającej się wraz z osią f względem ramy głównej r . Według fig. 4 i 5 osie napędne $a a_1$ są sztywno połączone

dyszlami $b b_1$ z silnikami c względnie c_1 . Silniki te są ze sobą połączone zawiasowo w punkcie g ponad osią kierowniczą f i zawieszone na ramie głównej r zapomocą wieszaków $t t_1$. Przymocowana od dołu do silników $c c_1$ część łącząca v znajduje się pod działaniem osi kierowniczej f i wywołuje boczne przesunięcia silników względnie nastawianie osi napędnych $a a_1$ na krzywiznie. Zamiast zawieszać silniki na ramie głównej r zapomocą wieszaków $t t_1$, można je również osadzać częściowo na osi kierowniczej f . Pomiędzy ramą pomocniczą a środkową osią kierowniczą można ponadto umieścić nastawiane sprężyny, obciążające ramę pośrednio podczas przejeżdżania krzywizn i zapobiegające wykołaceniu.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Silnikowy pojazd, poruszający się po szynach, na którego osiach, ukształtowanych jako osie Bissel'a, podparta jest rama główna i nadwozie i które to osie są połączone dyszlami z ramą pomocniczą, zaopatrzoną w oś kierowniczą i dźwigającą mechanizm napędny, powodujący ustawianie się osi Bissel'a według promieni przejeżdżanych krzywizn, znamienny tem, że rama pomocnicza (s) jest zawieszona zapomocą wieszaków (t, t_1) na ramie głównej (r) mniej więcej pośrodku pojazdu w taki sposób, iż pod działaniem osi kierowniczej (f) rama ta może się poruszać przy przejeżdżaniu krzywizn prostopadle do podłużnej osi pojazdu.

2. Pojazd według zastrz. 1, znamienny tem, że silnik lub silniki (c, c_1) są osadzone na ramie pomocniczej (s) i napędzają osie Bissel'a (a, a_1) zapomocą przegubów kardanowych (b, m, b_1, m_1).

3. Pojazd według zastrz. 1, znamienny tem, że oś kierownicza (f) jest zaopatrzona w sprężyny, umieszczone w ramie pomocniczej, których napięcie można zmie-

niać i które zapobiegają wyboczeniu się osi kierowniczej.

4. Pojazd według zastrz. 1 i 3, znamieny tem, że silnik (c) i dyszel (b) tworzą jedną całość i że silnik (c) względnie silniki (c, c_1) są zawieszone na ramie głównej (r) .

5. Pojazd według zastrz. 1 — 4, znamieny tem, że punkt obrotu dyszli (b, b_1) znajduje się ponad lub pod silnikami (c, c_1) lub też w punkcie przecięcia się obydwu dyszli (b, b_1) .

6. Pojazd według zastrz. 1 — 5, znamieny tem, że silnik lub silniki (c, c_1) są sztywno połączone swemi dyszlami (b, b_1) i wspierają się częściowo na osi kierowniczej (f) .

Société Suisse
pour la construction
de locomotives et de machines.
Zastępca: Inż. M. Brokman,
rzecznik patentowy.

FIG. 1

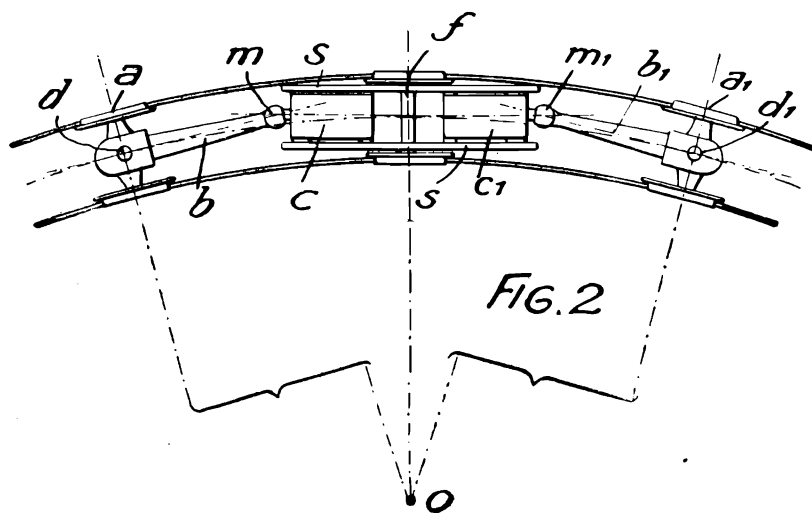
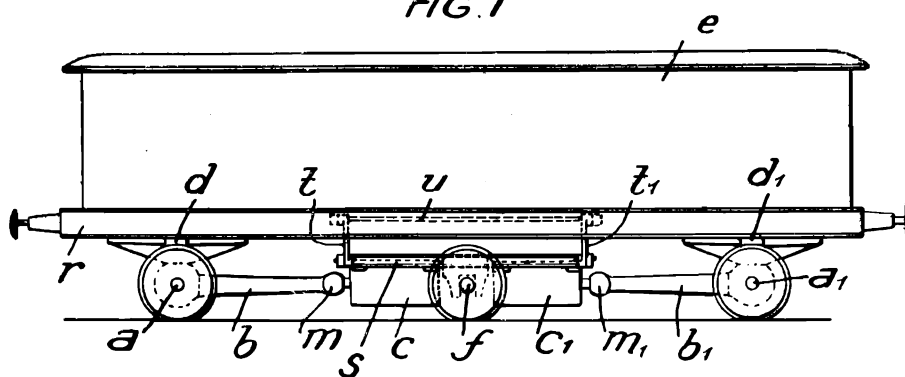


FIG. 2

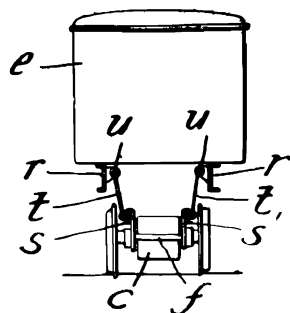


FIG. 3

FIG. 4

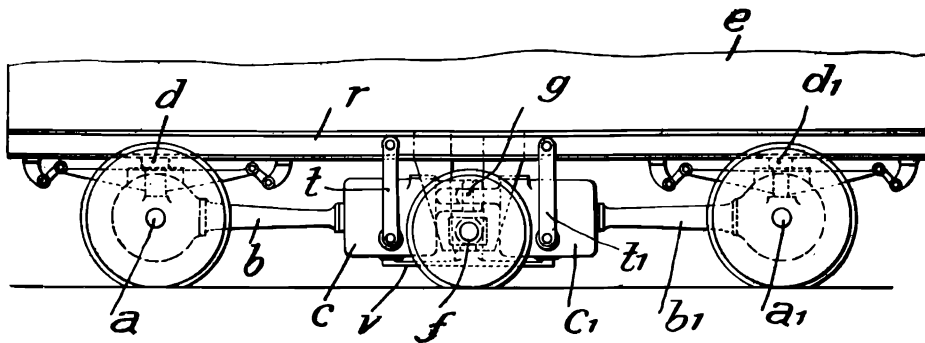


FIG. 5

