

POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 39743

Kl. 20 d, 9

Deutsche Reichsbahn Technisches Zentralamt Berlin*)

Berlin, Niemiecka Republika Demokratyczna

Przestawny zestaw kół do pojazdów szynowych

Patent trwa od dnia 5 stycznia 1956 r.

Znanych jest wiele odmian przestawnych zestawów kół z przesuwными kołami, w których tarcze kół w przypadku stosowania obracalnej osi są na niej osadzone bezpośrednio, przy stosowaniu zaś osi stałej są na niej ułożyskowane za pośrednictwem łożysk wałeczkowych. Ponieważ jednak do przesuwania kół, szczególnie przy załadunku pojazdu, jest potrzebna duża siła, która poza tym działa jednostronnie na zewnętrzny obwód koła, powstaje więc niekorzystne obciążenie ułożyskowania, które w niekorzystnych warunkach może spowodować wypaczenie i uszkodzenie tego ułożyskowania.

Na rysunku uwidocznione jest przykładowo rozwiązanie według wynalazku, usuwające te trudności, przy czym fig. 1 przedstawia przestawny zestaw w pozycji przystosowanej do wąskiego toru i fig. 2 — w pozycji dla szerokiego toru.

Wynalazek rozwiązuje te trudności w ten

*) Właściciel patentu oświadczył, że twórcą wynalazku jest Erwin Kramer.

sposób, że na nieruchomej osi 1 tarcze 2 są osadzone na łożyskach kulkowych 3, umożliwiając obrót kół w czasie jazdy i przy przestawianiu zestawu kół na inną szerokość toru, zapewniają łatwe przesunięcie tych kół.

Przestawny zestaw kół jest wyposażony w znany wydrążony wał 4, który wzajemnie łączy ze sobą obydwa koła i jest potrzebny do nastawiania kół na torze i do przesuwu ich. Ponieważ jednak w ruchu po szynach powstają na obwodzie kół duże siły styczne, które muszą być przeniesione przez wał wydrążony, należy zwracać szczególną uwagę na połączenie wydrążonego wału z tarczami kół. Już nawet samo powiększenie luzu pomiędzy elementami połączenia może unicestwić usztywniające działanie wału wydrążonego, co prowadzi do nierównego biegu obrzeża mogącego spowodować wykojenie.

Wynalazek rozwiązuje to zagadnienie w ten sposób że wydrążony wał 4 jest połączony bezpośrednio z tarczami kół na możliwie największym obwodzie. Aby przy niezmiennej długości

ci wydrążonego wału 4 umożliwić zmienny rozstaw kół, napęd może być wykonany za pomocą zabieraków 5, mocno osadzonych w kołnierzu wału 4, a przesuwnię w tarczy 2 koła.

Jeżeli zestaw kół ma być przestawiony na szerszy tor, wtedy w znany sposób za pomocą szyny krzywkowej podnosi się widełki 6 i tarcza 2 koła zostaje przez szynę prowadniczą przesunięta na zewnątrz. Aby ten większy rozstaw kół utrzymać pewnie w warunkach roboczych, należy za pomocą innej nie przedstawionej na rysunku szyny krzywkowej przesunąć w bok ku środkowi pierścieni 9 z klinami 8. Przez to zostają zwolnione podkładki dystansowe 7, które pod wpływem nacisku sprężyn przesuwają się pomiędzy tarczę 2 i kołnierz wału 4.

Jeżeli znów należy przejść na tor węższy, wtedy należy za pomocą nie przedstawionej na rysunku szyny krzywkowej przesunąć w bok pierścieni 9 na zewnątrz. Kliny 8 wsuną wtedy podkładki dystansowe promieniowo do środka, aż przestrzeń pomiędzy kołnierzami wału 4 i tarczami kół zostanie przez nie opuszczona.

Tarcza koła zostaje przesunięta ku środkowi przez szynę prowadniczą, aż dojdzie do kołnierza wału 4. Odległość między tarczami zostaje teraz zabezpieczona przez widełki 6.

Zastrzeżenie patentowe

Przestawny zestaw kół do pojazdów szynowych z nieruchomym wałem osiowym, na którym są osadzone luźno obracające się koła, znamieny tym, że koła te są połączone razem za pomocą wydrążonego wału, a przesuwne połączenie pomiędzy wałem (4) a tarczą (2) następuje za pomocą zabieraków (5) blisko obwodu tarczy (2), a zabezpieczenie rozstawu kół dla danej szerokości toru następuje przez zastosowanie podkładek dystansowych (7), które są przesuwane w odnośne położenie końcowe, np. za pomocą ruchomych klinów (8).

Deutsche Reichsbahn
Technisches Zentralamt Berlin

Zastępca: Kolegium Rzeczników Patentowych

Fig. 1

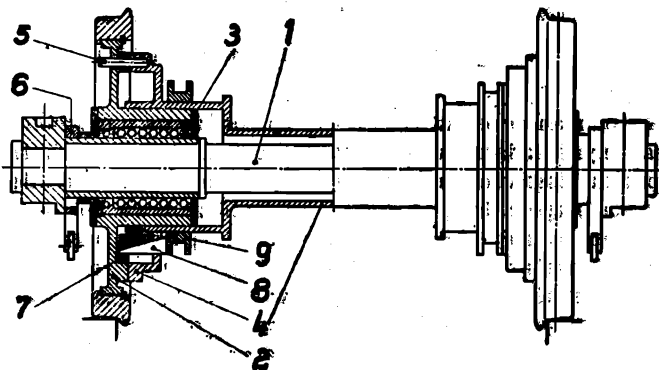


Fig. 2

