

## POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

# OPIS PATENTOWY

Nr 40359

Kl. 20 e, 24

**Władysław Piątkowski**

Łódź, Polska

**Tadeusz Piątkowski**

Łódź, Polska

### Urządzenie pociągowe do pojazdów, zwłaszcza wagonów kolejowych

Patent trwa od dnia 23 marca 1957 r.

Wynalazek dotyczy urządzenia pociągowego do pojazdów np. mechanicznych lub szynowych, zapewniającego, dzięki zastosowaniu w nim odpowiedniego zestawu szeregowego amortyzatorów gumowych, przenoszenie dużej siły pociągowej przy bardzo małej sile wstępnej.

Efekt ten uzyskuje się na skutek tego, że poszczególne amortyzatory gumowe, np. w postaci cylindrów lub zestawu pierścieniowych amortyzatorów gumowych, są osadzone między kołnierzami tulei oporowych i pierścieniami oporowymi, które współpracują jednocześnie bądź kolejno podczas działania siły pociągowej z tulejami ogranicznikowymi dzięki odpowiednim podtoczeniom trzonu ciągowego.

Przedmiot wynalazku wyróżnia się od znanych urządzeń tego rodzaju szczególnie prostą konstrukcją, zapewniającą długotrwałe i pewne działanie amortyzatorów.

Wynalazek jest uwidoczniony w dwóch przykładach wykonania na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia urządzenie pociągowe zaopatrzone w cztery amortyzatory gumowe, a fig. 2 — zestaw amortyzujący wbudowany w obudowę aparatu ciągowego wagonu kolejowego.

Jak uwidoczniono na fig. 1, urządzenie pociągowe według wynalazku składa się z obudowy 1, w której jest umieszczony suwliwie trzon 5. Na trzonie 5 są nasadzone luźno tuleje ogranicznikowe 3 oraz pierścienie oporowe 6. Między pierścieniami oporowymi 6 a kołnierzami tulei oporowych 2 są umieszczone cylindryczne amortyzatory gumowe lub zestawy pierścieniowych amortyzatorów gumowych 4, które w przypadku zadziaływania siły pociągowej uginają się kolejno do wielkości określonej tulejami ogranicznikowymi 3 przenoszącymi tę siłę z jednego amortyzatora na drugi. Tuleje ogranicznikowe można

osadzić w ten sposób, aby zaistniała możliwość 'jednoczesnej pracy wszystkich amortyzatorów lub ich kolejnego napięcia, po którym w czasie dalszego działania siły pociągowej wszystkie amortyzatory pracują razem.

Według fig. 2 funkcję tulei ogranicznikowej spełnia podtoczenie trzonu ciągłowego 1', który po wstępnym ugięciu amortyzatora 2', osadzonego między obudową a kołnierzem tulei oporowej, naciska na amortyzator 5', osadzony między pierścieniami oporowymi 4' i 6'. Ponieważ opisany zestaw amortyzujący jest wbudowany w znaną obudowę aparatu ciągłowego, przeto ze względów montażowych pierścień 6' jest dwudzielny, a dwuczęściowy pierścień oporowy 7 jest łączony ze sobą za pomocą śrub 8.

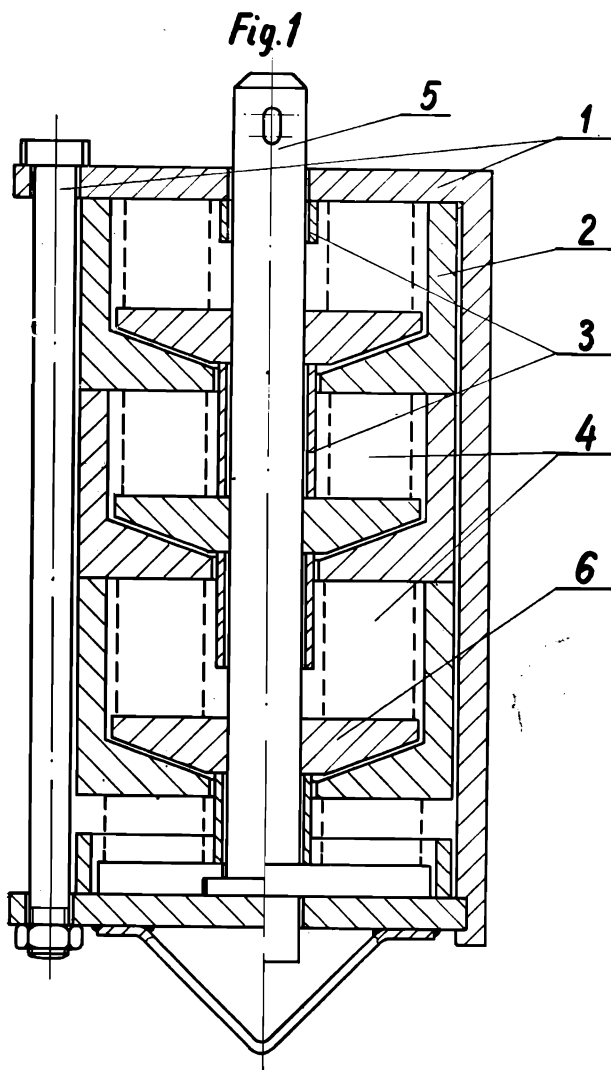
Wyżej przedstawione urządzenie pociągowe może być zastosowane i w innych dziedzinach np. w urządzeniach podnośnikowych i podobnych.

Zamiast opisanych amortyzatorów gumowych urządzenie według wynalazku może posiadać sprężyny zwojowe.

#### Z a s t r z e ż e n i a   p a t e n t o w e

1. Urządzenie pociągowe do pojazdów zwłaszcza wagonów kolejowych, znamienne tym, że posiada tuleje oporowe zaopatrzone w kołnierze, między którymi są osadzone cylindryczne amortyzatory np. gumowe lub zestaw gumowych pierścieni amortyzujących.
2. Urządzenie według zastrz. 1, znamienne tym, że posiada pierścienie oporowe współpracujące bądź z podtoczonym trzonem ciągłym, bądź też z tulejami ogranicznikowymi, umożliwiającymi równoczesną bądź kolejną pracę amortyzatorów gumowych.

W ł a d y s ł a w   P i ą t k o w s k i  
T a d e u s z   P i ą t k o w s k i



**Fig.2**

