

30 marca 1928 r.

URZĄD PATENTOWY



B61c 5/00

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 7156.

Kl. 20 b 5.

Deutsche Werke Aktiengesellschaft
(Berlin, Niemcy).

Wagon silnikowy.

Zgłoszono 28 marca 1925 r.

Udzielono 14 marca 1927 r.

Pierwszeństwo: 29 października 1924 r. (Niemcy).

Dotychczas stosowane umocowania zespołu maszyn wagonów silnikowych do nadwozia jest pod wieloma względami wadliwe, gdyż drgania i uderzenia maszyn przenoszone są na nadwozie. Podobne urządzenie wymaga silnej konstrukcji nadwozia, a wobec tego, że całe urządzenie jest niedostępne, to wszelkie naprawy przedstawiają znaczne trudności i wymagają dużo czasu. Oprócz tego wadą takiego wagonu jest także to, że punkt ciężkości urządzenia leży wysoko.

Proponowano zespół maszyn połączyć ruchomymi ramionami z wózkami. Takie jednak urządzenie przedstawia niebezpieczeństwo wykoślenia się wózków, zaś usunięcie tej wady wymaga zastosowania osobnych ciężarów wyrównujących.

Według wynalazku wszystkie powyższe wady zostają usunięte w ten sposób, że całe urządzenie silnikowe ze wszystkimi maszynami i aparatami pomocniczymi zostaje umieszczone na osobnej ramie, połączonej z wózkami w ten sposób, że obciążenie rozdziela się równomiernie na osie potoczne i napędne obydwóch wózków. Cel ten osiąga się w ten sposób, że rama, na której jest umieszczony zespół maszyn, opiera się na wózkach w środkach ich podstaw, przyczem końce ramy otaczające czop wózka, połączone są sztywno z poprzeczkami opartymi za pośrednictwem kulek o wózki. Czop może być umieszczony albo w poprzeczce albo w wózku.

Na rysunku przedstawione są dwa przykłady wykonania wynalazku, a mia-

nowicie: fig. 1 przedstawia widok z boku wagonu silnikowego; fig. 2 przedstawia widok tego wagonu z przodu; fig. 3 przedstawia widok z góry innego przykładu wykonania połączenia ramy wagonu silnikowego z wózkami; fig. 4 przedstawia przekrój poprzeczny wagonu według drugiego przykładu wykonania.

Na ramie *a*, o kształcie uwidocznionym na fig. 1 i 2, umieszczone są: silnik *b*, przekładnie zębate *c* oraz maszyny pomocnicze i aparaty. Końce *d* ramy sięgają poza środki wózków i są umocowane do, prostokątnych do osi ramy, belek poprzecznych *e*, sięgających do wycięć bocznych ram i posiadających na końcach głowice sprężynowe *f*, w których umieszczone są sprężyny śrubowe, podtrzymujące pudło wagonu. Poprzeczne belki *e* spoczywają za pośrednictwem, np. kulek na powierzchniach prowadzących wózków tak, iż te ostatnie mogą się na zakrętach dowolnie obracać około czopów *g*, umieszczonych pośrodku belek poprzecznych *e*. Czopy *g* także mogą być umocowane w wózkach i prowadzone w tulejach belki poprzecznej *e*. Wobec tego, że belki poprzeczne są umieszczone w poziomej środkowej osi poprzecznej wózków, to nacisk na wózek rozdziela się równomiernie na obie jej osie.

Wynalazek można zastosować również w wypadku połączenia wózków z nadwoziem zapomocą czopa kulistego lub innego. Podobny przykład przedstawia fig. 4. Czop *g* wózka umieszczony jest przegubowo w łożysku *h*, umocowanym do dna wagonu, wskutek czego wózek i nadwozie mogą względem siebie dowolnie się przesuwają. Oprócz tego czop *g* posiada w łożysku *h* w kierunku pionowym niewielki luz.

Rama *a* może także, jak wyżej opisano, spoczywać na wózku w ten sposób, że obejmuje czop *g* zapomocą tulei, albo też, jak pokazano na fig. 4, może być połączona z okrągłą płytą *i*, otaczającą czop *g*, przy czem płyta *i* spoczywa na występie czopa *h*.

Wskutek zastosowania głowic sprężynowych do osadzenia nadwozia na podwoziu, nadwozie może być łatwo podniesione tak, że wszelka naprawa może być w najkrótszym czasie wykonana. Układ maszyn wytwarza w połączeniu z wózkami zapomocą ramy *a* jedną całość, którą po podniesieniu nadwozia można szybko zastąpić zapasowym takim samym zespołem.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Wagon silnikowy poruszany silnikami spalinowymi, znamienny tem, że całe urządzenie maszynowe umieszczone jest na specjalnej ramie podpartej w środkach obydwóch wózków.

2. Wagon według zastrz. 1, znamienny tem, że końce ramy połączone są sztywno z belkami poprzecznymi (*e*), spoczywającymi na powierzchniach prowadzących wózków, przy czem belki (*e*) posiadają czopy albo łożyska dla czopów, o ile czopy umocowane są do wózków.

3. Wagon według zastrz. 1 i 2, znamienny tem, że do ramy wagonu jest przyumocowany pierścień (*i*) obejmujący czop (*g*).

Deutsche Werke
Aktiengesellschaft.
Zastępca: I. Myszczyński,
rzecznik patentowy.

Fig.2.

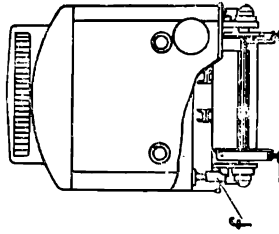


Fig.1.

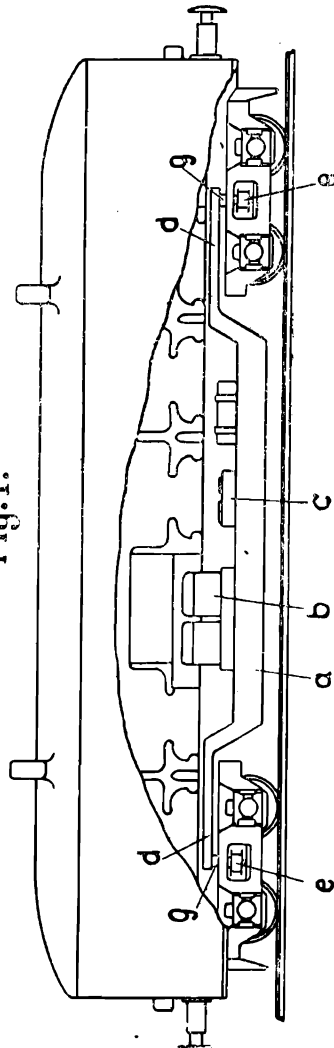


Fig.4.

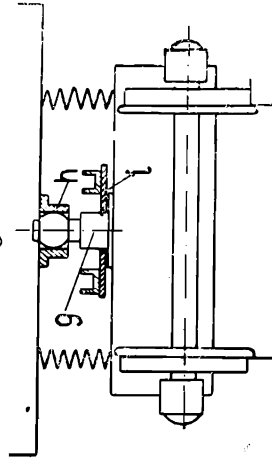


Fig.3.

