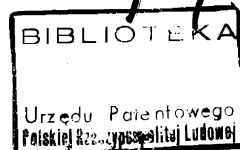


2 maja 1927 r.

B61f 3/02

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 5608.

Kl. 20 d 2.

The I. G. Brill Company
(Philadelphia, Pennsylvania, Stany Zjednoczone Ameryki).

Wózek do wagonów.

Zgłoszono 7 stycznia 1921 r.

Udzielono 19 sierpnia 1926 r.

Pierwszeństwo: 29 marca 1919 r. (Stany Zjednoczone Ameryki).

Celem wynalazku jest wytworzenie lekkiego i trwałego wózka do wagonów, szczególnie dla lekkich wagonów.

Prócz tego wynalazek zmierza do wytworzenia takiej konstrukcji wózka, która by umożliwiła łatwe i szybkie zdejmowanie kół i osi bez ruszania pozostałych części związanych z wagonem.

Na rysunku fig. 1 przedstawia widok z boku ulepszanego wózka bez mechanizmu hamulcowego i innych mechanizmów, pominiętych ze względu na przejrzystość rysunku; fig. 2 — widok z góry jednego końca wózka; fig. 3 — widok z boku części podwozia, wskazanej na fig. 2; fig. 4 — widok z góry środkowego oparcia wagonu; fig. 5 —

widok z góry oparcia, na którym spoczywa jeden z końców wagonu.

Na rysunku cyfra 1 oznacza belkę boczną ramy wózka połączoną z taką belką przeciwną za pomocą poprzecznic 2, przymocowanych do belek bocznych za pośrednictwem płyt 3 oraz sworzni 4 i 5. Na bocznych belkach ramy są umieszczone jarzma 6 i maźnice 7.

Każda maźnica posiada parę wystających uch 8, zaopatrzonych w gniazda 9, na których spoczywają sprężyny 10. Boczna belka ramy jest zaopatrzona w siódła 11, oparte na sprężynach 10. Za oparcie środkowe pod pudło wagonu służy gniazdo 12, przymocowane do górnego brzegu belki

śrubami 13, i w którym mieści się sprężyna 14, podtrzymująca siódło 15, połączone z pudłem wagonu. Prócz tego pudło podtrzymują na wózku resory 16 i sprężyny 17. Każdy resor 16 przymocowuje się do belki na jej końcach przy pomocy, odpowiednio wygiętych w kształcie litery U, śrub 18. Jarzmo 6 posiada poprzeczne zagłębienie, w które wchodzi koniec resoru; przy obciążeniu resor opiera się o występ 43 części 6, co zabezpiecza koniec resoru od podnoszenia się do góry i zmniejsza znacznie obciążenie śrub 18. Drugi koniec resoru jest osadzony we wsporniku 19, zaopatrzonym u góry w płytkę 20, która zostaje przymocowana do pudła wagonu. Dalejszą część wspornika 19 stanowi siodełko 21, spoczywające na sprężynie 17, opartej z drugiej strony na siodełku 23. To ostatnie jest złączone z ogniwnem 24, które wisi na końcu resoru 16. Górny koniec ogniwa przechodzi przez otwór w resorze 16 i za pomocą klina 25 opiera się o poduszkę 26, leżącą na resorze 16. Ogniwo 24 posiada u dołu nakrętkę 23', która pozwala regulować położenie siodełka 23, umożliwiając podnoszenie i opuszczanie tegoż, co zarazem pozwala zmieniać naprężenie sprężyny 17.

Za pomocą powyższego urządzenia osiąga się to, że ciężar lekkich ładunków przenosi się przede wszystkim na sprężyny, których nośność jest mniejsza, niż resorów, natomiast ciężkie ładunki obciążają wyłącznie resory.

W celu zabezpieczenia wagonu od zbyt silnych ruchów bocznych bez jednoczesnego powiększenia ciężaru wózka i pudła do pewnych określonych granic, oraz w celu zużytkowania sztywności ostoji, przy jednoczesnem unikaniu wszelkich przekątnych łącznic, używa się odpowiednich ogniw, które łączą pudło wagonu z ostoją i są umieszczone z obu stron tegoż wagonu na rogach, położonych na przekątnej. Na pionowym sworzniu 27 wystającym z belki wózka, jest osadzony klocek 28, przez któ-

ry przechodzi prostopadle do sworznia 27 inny sworznień 29. Ten sworznień przechodzi również przez parę równoległych części 31 rozmieszczonych z obu stron klocka 28. Klocek 28 może się obracać swobodnie na sworzniu 27, jednak od zbytnej swobody ruchów zabezpiecza go sprężyna 30; również ogniwa 31, są zaopatrzone w sprężyny 32, otaczające sworznień 29. Drugie końce łączników 31 są połączone przez sworznień 33, przechodzący przez inny klocek 34, który jest osadzony na sworzniu 35, zaopatrzonym w nakrętkę 37. Sprężyna 38 przyciska klocek 34 do płyty 35, posiadającej otwory 39 na śruby do przymocowania do niej pudła wagonu.

Sworznień 33 nie różni się od sworznia 29 i posiada również sprężynę 40, nakrętkę 41, oraz poduszkę 42 dla utrzymania sprężyny w należytem położeniu.

Łatwo spostrzec, że łączniki 31, klocki 28 i 34, jak również sprężyny 30 i 38, zapobiegają nadmiernym odchyleniom bocznym pudła wagonu, dzięki tarcia pomiędzy wzmiankowanymi częściami, spowodowanemu naciskiem sprężyn; zarazem jednak pudło wagonu ma zabezpieczoną swobodę ruchów, szczególnie na zakrętach. Mechanizm hamulcowy, jak również podstawy pod silniki mogą być umieszczone i zbudowane jak wypadnie najdogodniej, w każdym razie jednak musi być zostawione miejsce na baterję akumulatorów i inne przyrządy.

Sztywność pudła wagonu przy pomocy łączników 31 i związanych z niemi części przyczynia się do zapewnienia sztywności i należytego kształtu ostoji wagonu. Widać również, że konstrukcja opisana pozwala na łatwe zdejmowanie maźnic, kół i osi.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Wózek do wagonów, znamienitym, że jarzmo (6), przewidziane na bocznych dźwigarach dla maźnic, są połączone

z podwoziem za pomocą urządzenia kierowniczego (27, 28, 29, 31), służącego do ograniczenia i tłumienia wzajemnego ruchu podwozia wagonu i wózka.

2. Wózek według zastrz. 1, znamieny tem, że jarzma (6) posiadają występy (43), przeznaczone do przytrzymywania

wzdół resorów, osadzonych na końcach bocznych dźwigarów.

The I. G. Brill Company.

Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

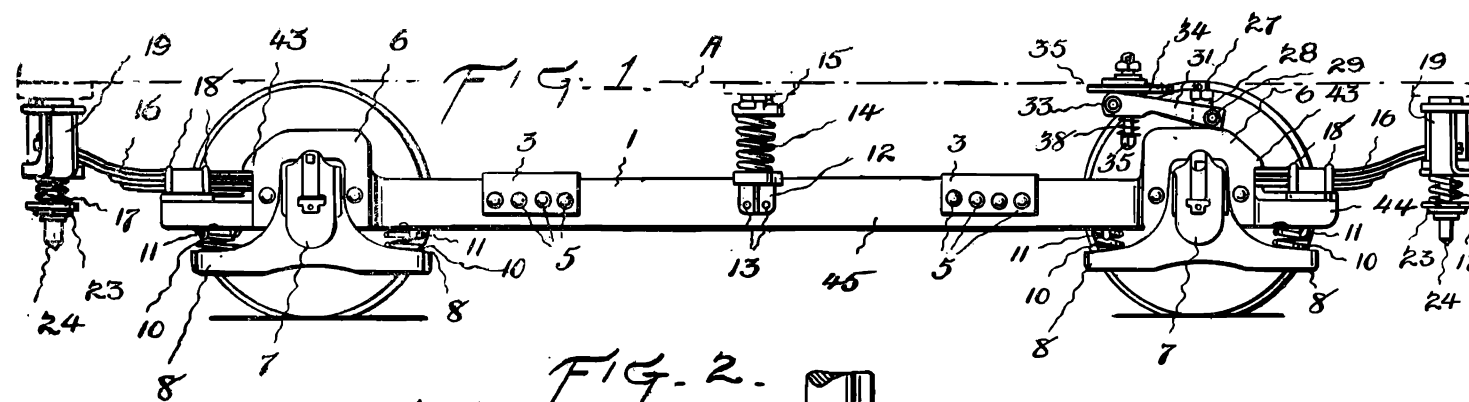


FIG. 2.

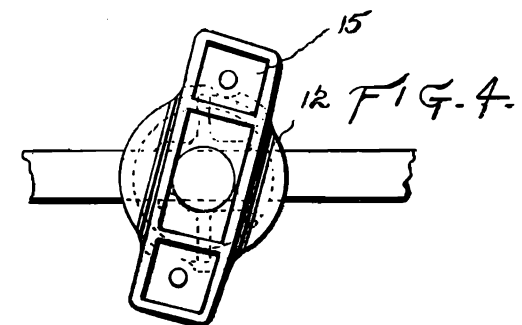
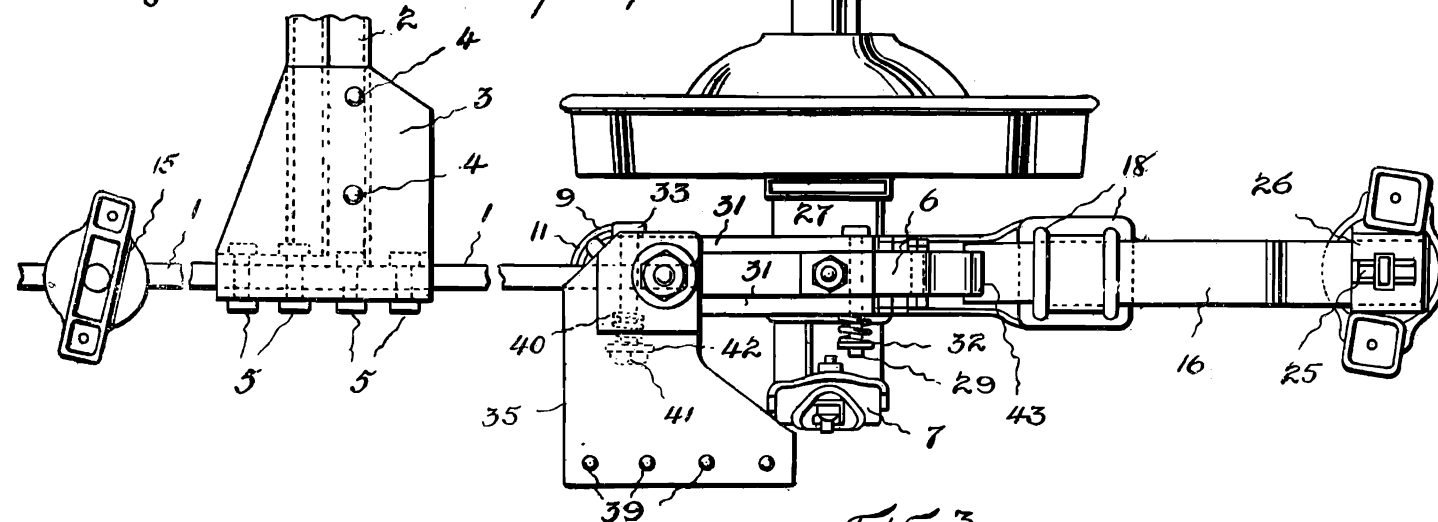


FIG. 4.

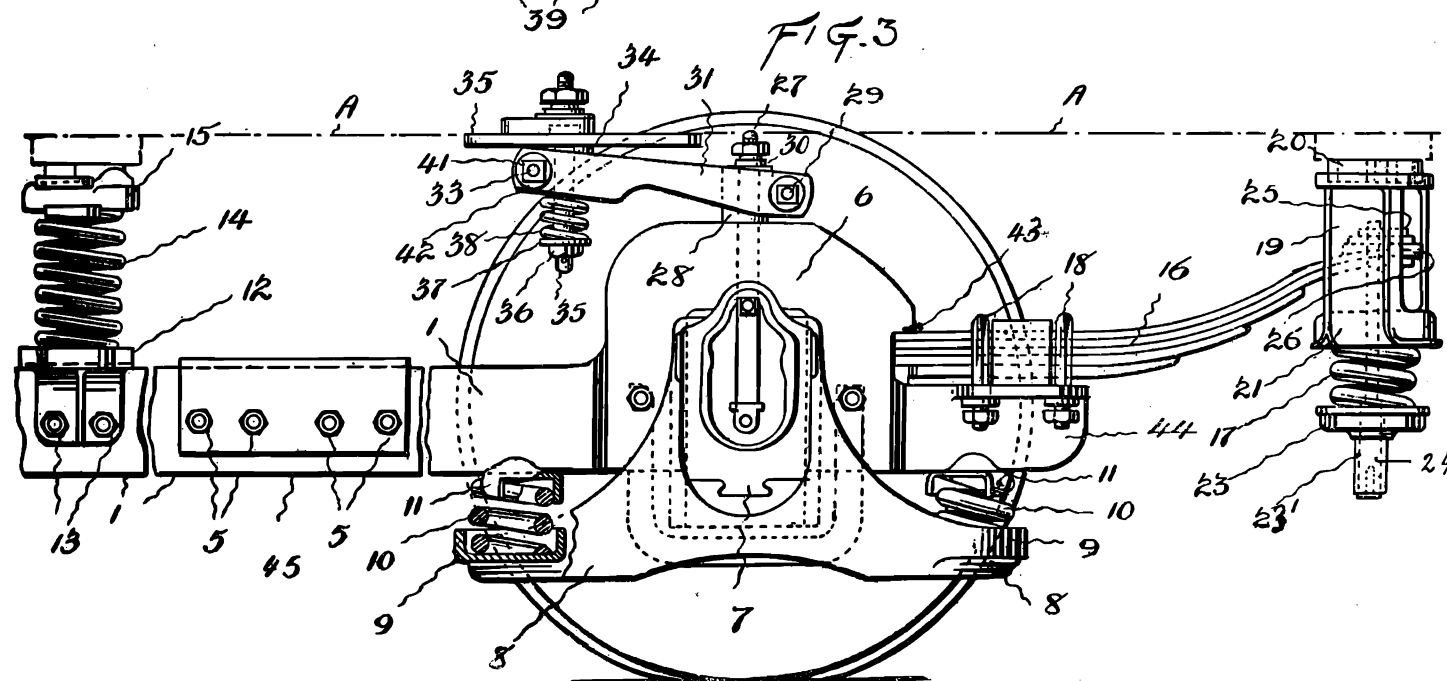


FIG. 3.

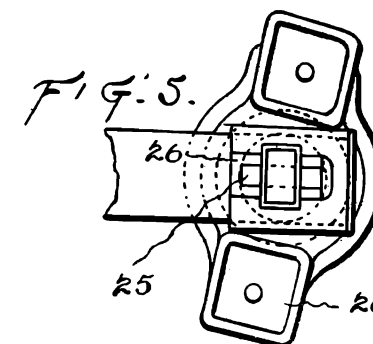


FIG. 5.