

Warszawa, 24 października 1936 r.

URZĄD PATENTOWY



B 61 f 5/12

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 23730.

Kl. 20 d, 3.01.

Tatra - Werke
Automobil- und Waggonbau A. G.
(Praga, Czechosłowacja).

Wózek wagonowy, zwłaszcza do kolejowych wagonów silnikowych.

Zgłoszono 8 maja 1935 r.

Udzielono 20 sierpnia 1936 r.

Pierwszeństwo: 30 maja 1934 r. (Niemcy).

Podczas ruchu pojazdów, toczących się po szynach, a zwłaszcza kolejowych wagonów silnikowych z wózkami wagonowymi, powstaje, zwłaszcza przy większych szybkościach jazdy, ruch wahadłowy wózka wagonowego dokoła czopa skrętu, umocowanego, jak wiadomo, na nadwoziu pojazdu. Ten ruch wahadłowy wywołuje nieprzyjemne dla pasażerów wstrząsy, a z biegiem czasu uszkodzenie pojazdu oraz szyn.

Według wynalazku wymieniony ruch wahadłowy usunięty zostaje w ten sposób, że na wózku wagonowym umieszczona jest w kierunku podłużnej osi pojazdu i skierowana do jego środka kierownica, z którą jest połączony mechanicznie amortyzator,

tłumiący wstrząsy, przyczem odstęp tego amortyzatora od sąsiadującej z nim osi zestawu kół jest w przybliżeniu taki sam, jak rozstęp osi kół zestawów wózka wagonowego.

Przykład wykonania wynalazku jest uwidoczniony schematycznie na rysunku.

Górna część pojazdu, zawierająca pudło 1, jest osadzona na wózkach wagonowych 2 i 3. Każdy z tych wózków jest zaopatrzony w kierownicę 4 względnie 5, umieszczoną w kierunku podłużnym pojazdu i skierowaną do jego środka. Końce kierownic 4 względnie 5 są połączone z amortyzatorami 6 względnie 7.

Przy jeździe na skrętach amortyzatory 6 i 7 zezwalają na powstające wówczas

duże odchylenia wahadłowe wózków wagonowych, tłumią natomiast małe harmonijne drgania, powstające podczas przejeżdżania nad złączami szyn i innymi ich nierównościami, a poza tem wstrząsy, powstające przy rozruchu silnika.

Amortyzatory mogą być oczywiście wykonane dowolnie; w szczególności zaś mogą być zastosowane amortyzatory ciernohydrauliczne lub pneumatyczne.

Zastrzeżenie patentowe.

Wózek wagonowy, zwłaszcza do kolejowych wagonów silnikowych, zaopatrzonych w amortyzatory, tłumiące ruchy wa-

hadłowe wózka wagonowego względem pudła wagonu, znamieny tem, że na jego podwoziu umieszczona jest w kierunku osi podłużnej pojazdu kierownica, skierowana do środka pojazdu i połączona mechanicznie z amortyzatorem, którego odstęp od sąsiadującej z nim osi zestawu kół jest w przybliżeniu taki sam, jak rozstęp osi zestawów kół wózka wagonowego.

Tatra - Werke
Automobil- und Waggonbau
A. G.

Zastępca: Inż. J. Wyganowski,
rzecznik patentowy.

