

URZĄD PATENTOWY



B62c 3/00



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 21189.

Kl. 63 a, 10/05.

Ks. Leszek Pryliński
(Witów, Polska).

Oś wozowa.

Zgłoszono 17 listopada 1931 r.
Udzielono 4 marca 1935 r.

Wynalazek niniejszy dotyczy osi wozowej neutralizującej wstrząsy, udzielające się podwoziu, nie połączonemu resorem z osią, a pochodzące od uderzeń kół o nierówności gruntu, względnie wskutek przeszkód, na jakie natrafiają koła pojazdu.

Na rysunku przedstawia fig. 1 oś wozową według wynalazku w widoku z boku, zaś fig. 2 — koło kolejowe z czopem i maźnicą.

Oś wozowa składa się z dwóch równych części *A*, spoczywających w łożyskach *B*, umocowanych do podwozia. Półosie są poza łożyskami zewnętrznymi wykorbione *C* (fig. 1) pod kątem 110° — 120° , następnie przebiegają równolegle do części, osadzonych w łożyskach *B*. Promień korby wynosi około 20 cm. Półosie są na końcach

podtroczone odpowiednio do tulej kół. Celem uniknięcia ruchów wzdłuż osi posiada ją półosie od strony wykorbienia oparcie, przechodzące w szyjkę *D*, osadzoną w zewnętrznym łożysku, zaś od strony wewnętrznej są zakończone czopem *E*, w części, wystającej za łożysko *B*, nagwintowanym i zaopatrzonym w podkładkę i nakrętkę, zabezpieczoną zatyczką *F*.

Gdy pojazd znajduje się w spoczynku, to korby półosi zajmują położenie pionowe, natomiast podczas jazdy przy uderzeniach kół o nierówności gruntu czopy półosi wraz z kołami wychylają się z płaszczyzny pionowej i wykonywują ruchy wahadłowe, łagodzące uderzenia.

Hamowanie pojazdu może skutecznie klocek hamulcowy, do którego zbliża się

koło automatycznie przy ruchu naprzód podczas jazdy zgóry i parcia dyszla w kierunku przeciwnym kierunkowi jazdy. Klocki hamulcowe można regulować zapomocą odpowiedniej korby lub dźwigni.

W zastosowaniu do kół kolejowych, celem uzyskania ich wahadłowego ruchu wraz z osią *O 1* posiada maźnica z łożyskiem kołowym *M 1* dodatkową ośkę *O 2* (fig. 2), przypadającą poniżej osi kołowej, spoczywającą w łożysku, umieszczonem w osobnej maźnicy *M 2*.

W tym przypadku podwozie wagonu wspiera się na maźnicy zewnętrznej, a maźnica kołowa wraz z kołami, związanej osią, wykonywać może wahadłowe ruchy, usuwające wstrząsy, pochodzące od uderzeń kół.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Oś wozowa, znamienna tem, że składa się z dwóch wykorbionych półosi, których ramiona są wygięte pod kątem

110° — 120°, a następnie przebiegają równolegle do części wewnętrznych, osadzonych w łożyskach, umocowanych na podwoziu, przyczem zewnętrzne części półosi tworzą czopy dla tulej kół.

2. Oś według zastrz. 1, znamienna tem, że każda z półosi zakończona jest od strony wewnętrznej nagwintowanym czopem, zaopatrzonym w podkładkę, nakrętkę oraz zatyczkę, i może w swoich łożyskach wykonywać oddzielnie wzajemnie niezależne ruchy, spowodowane wahaniami czopów kołowych wskutek nierówności terenu.

3. Oś według zastrz. 1 i 2, znamienna tem, że w razie zastosowania do kół kolejowych przytwierdzony jest do maźnicy, otaczającej czop osi zestawu kołowego od zewnątrz, w dolnej jej części czop, osadzony w drugiej maźnicy, na której spoczywa podwozie wagonu w zwykły znany sposób.

Ks. Leszek Pryliński.

Fig. 1.

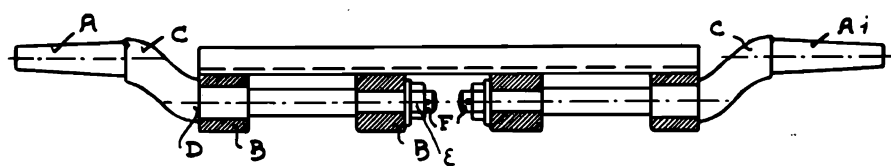


Fig. 2.

