



Patent dodatkowy
do patentu

Zgłoszono: 22.VIII.1964 (P 105 537)

Pierwszeństwo: 07.VI.1964 XXXIII
Międzynarodowe
Targi Poznańskie
Polska

Opublikowano: 31.III.1966

Kl. 20 d, 2

MKP B 61 f 5/00



Twórca wynalazku: mgr inż. Antoni Mościcki

Właściciel patentu: Centralne Biuro Konstrukcyjne Przemysłu Taboru
Kolejowego, Poznań (Polska)

Zawieszenie pudła na ostoi wózka do pojazdów szynowych

1

Wynalazek dotyczy zawieszenia pudła pojazdu szynowego, trakcyjnego (lokomotywy lub wagonu silnikowego) na ostoi dwuosiowego wózka, który może być zastosowany do dwóch rodzajów napędu: elektrycznego — z silnikami trakcyjnymi, oraz hydraulicznego — z przeniesieniem mocy za pomocą wałów przegubowych na osie wózka, przeznaczonych dla dużych prędkości.

W dotychczasowych znanych, podobnych rozwiązaniach zawieszenia pudła, stosowane są sprężyny resorowe piórowe. Sprężyny te posiadają niekorzystną charakterystykę dynamiczną i wymagają, dla zapewnienia miękkości uresorowania, przy dużych prędkościach pojazdu, zwiększenia ich długości, co powoduje zwiększenie rozstawu między osiami i wydłużenie wózka. Poza tym, ciężar sprężyn piórowych i koszt ich wykonania są większe jak sprężyn śrubowych.

Przedmiotem wynalazku jest usunięcie wymienionych wad i skonstruowanie zawieszenia pudła pojazdu, zapewniającego spokojny bieg przy średnich i dużych prędkościach, oraz umożliwienie zastosowania wózka do dwóch rodzajów napędu: elektrycznego i hydraulicznego.

Zadanie to zostało rozwiązane według wynalazku przez zawieszenie na ostoi wózka zespołu belki bujawkowej i umieszczonej w jej wnętrzu belki skreśtu, wyprowadzonej poza pudło, za pomocą czterech zespołów sprężyn śrubowych, dwóch kołysek

2

bocznych i czterech wieszaków. Przedmiot wynalazku jest przedstawiony w przykładzie wykonania na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia zawieszenie pudła na jednym wózku w widoku bocznym i w przekroju według linii A—A na fig. 2, fig. 2 — rzut z góry według fig. 1, a fig. 3 — przekrój poprzeczny według linii B—B na fig. 2.

Pudło 1 pojazdu opiera się za pomocą bocznych wsporników 2 na wystających końcach belki skreśtu 3, połączonej łatwo dostępnymi śrubami z wspornikami 2; belka skreśtu umieszczona jest wewnątrz belki bujawkowej 4 i zamocowana jest w jej środku za pomocą kulistego czopa skreśtu 5, umieszczonego w płaszczyźnie poziomej osi kół i jest podparta na obu końcach dwoma łożyskami ślizgowymi 6, umożliwiającymi jej ruchy skrętne względem ostoi wózka 7. Belka bujawkowa 4 opiera się z każdej strony na dwóch zespołach sprężyn śrubowych 8 i jest podwieszona do ostoi wózka za pomocą dwóch bocznych kołysek 9, czterech wieszaków 10 oraz dwóch wahaczy podłużnych 11, prowadzących belkę bujawkową 4 w kierunku wzdłużnym i pionowym przy czym drążki poprzeczne 12 ustalają położenie kołysek 9 względem belki bujawkowej.

Sprężyny 8 przenoszą tylko pionowe siły od nacisku pudła. Różne siły działające między ostoją wózka i pudłem, przenoszone są w następujący sposób: siły pionowe — z pudła 1 pojazdu poprzez wsporniki 2 na belkę skreśtu 3, boczne łożyska śliz-

5

10

Zawieszenie pudła na ostoi wózka do pojazdów szynowych z napędem elektrycznym lub hydraulicznym, zawierające belkę skrzętu, umieszczoną wewnątrz belki bujakowej i w niej ułożyskowaną wahlwie za pomocą czopa skrzętu i opartą na bocznych ślizgach na belce bujakowej, zawieszonej na ostoi wózka za pomocą dwóch kołysek i czterech wieszaków, **znamiennie tym**, że belka bujakowa **(4)** opiera się na kołykach **(9)** za pomocą dwóch zespołów sprężyn śrubowych **(8)**, z każdej strony, lub też za pomocą elementów gumowych lub gumowo-metalowych.

5

