



Patent tymczasowy dodatkowy
do patentu nr _____

Kl. 20d,1/01

Zgłoszono: 10.03.1972 (P. 153966)

Pierwszeństwo: _____

MKP B61f 1/14

Zgłoszenie ogłoszono: 31.05.1973

Opis patentowy opublikowano: 28.02.1975

CZYTELNIA

Urzędu Patentowego
Polskiej Rzeczypospolitej

Twórca wynalazku: Tadeusz Gugała

Uprawniony z patentu tymczasowego: Centralny Ośrodek Badań i Rozwoju Techniki Kolejnictwa, Warszawa (Polska)

Połączenie opory przedniej skrzynkowej z podłużnicą główną wagonu wyposażonego w sprzęg samoczynny

1

Wynalazek dotyczy połączenia opory przedniej skrzynkowej z podłużnicą główną pojazdu szynowego wyposażonego w sprzęg samoczynny. Opora przednia służy do przenoszenia sił rozciągających powstałych przy ciągnięciu pojazdu szynowego. Siły przenoszone są z układu sprzęgu samoczynnego i amortyzatora na podłużnicę pojazdu szynowego poprzez oporę.

Dotychczas stosuje się rozłączne połączenie opory przedniej, składającej się z opory prawej i lewej oraz z płyty górnej i dolnej prowadzącej łeb amortyzatora. Znanie połączenie opór przednich z podłużnicą główną polega na tym, że sworzeń z kołnierzem o jednakowej w całym przekroju średnicy, przenosi siły z opory przedniej na podłużnicę główną, która jest odpowiednio wzmocniona. Opora przednia połączona jest z kołnierzem śrubami zabezpieczającymi oporę przed obrotem oraz kasującymi luz między oporą a podłużnicą.

Wadami takiego rozwiązania konstrukcyjnego mocowania opór przednich do wagonu są trudności zachowania zalecanych tolerancji, rozstawienia opór, trudności technologiczne montażu związane z zachowaniem zalecanej tolerancji ustawienia płaszczyzn opór przenoszących siły z amortyzatora. Wymaga to przeprowadzenia selekcji opór do wagonu lub zawężenia tolerancji wykonania i montażu.

Celem wynalazku jest usunięcie wymienionych wad przez zastosowanie nowej konstrukcji połączeń

2

opory przedniej skrzynkowej do głównych podłużnic pojazdu szynowego wyposażonego w sprzęg samoczynny.

Rozłączne połączenie opory przedniej skrzynkowej ze wzmocnioną podłużnicą według wynalazku polega na tym, że znana opora przednia typu skrzynkowego posiada dwa otwory przelotowe w bocznych prowadzeniach usytuowanych osiowo w stosunku do powiększonych otworów we wzmocnieniach podłużnic. W otworach osadzony jest sworzeń o przekroju dopasowanym do średnicy otworów we wzmocnieniach podłużnicy i do otworów przelotowych wykonanych w bocznych prowadzeniach opory typu skrzynkowego. Do wzmocnień podłużnic przymocowana jest podkładka zabezpieczająca.

Zaletą takiego sposobu mocowania jest to, że opory przednie skrzynkowe wmontowane do wagonu nie wymagają selekcji.

Przedmiot wynalazku przedstawiony jest w przykładzie wykonania na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia połączenie opory przedniej z podłużnicami głównymi wagonu w przekroju płaszczyzną poziomą, a fig. 2 przedstawia połączenie opory przedniej w przekroju płaszczyzną pionową i listwy prowadzące. W prowadzeniach bocznych 2 i 2' opory przedniej 1 typu skrzynkowego znajdują się dwa otwory 3 i 3', a we wzmocnieniach 4 i 4' podłużnic głównych 5 i 5' znajdują się otwory przelotowe 6 i 6' o średnicach powiększonych

3

w stosunku do otworów 3 i 3' w prowadzeniach bocznych 2 i 2' opory przedniej 1 typu skrzynkowego. W otworach tych osadzone są sworznie 7 i 7', a podkładki zabezpieczające 8 i 8' przymocowane są do wzmocnień 4 i 4'. Do podłużnic głównych 5 i 5' przymocowane są listwy prowadzące 9 i 9'.

Zastrzeżenie patentowe

Połączenie opory przedniej skrzynkowej z podłużnicą główną wagonu wyposażonego w sprzęg

4

samoczynny, **znamiennie tym**, że opora przednia (1) skrzynkowa posiada dwa otwory przelotowe (3) i (3') w bocznych prowadzeniach (2) i (2') usytuowane osiowo w stosunku do powiększonych otworów (6) i (6') we wzmocnieniach podłużnic (4) i (4'), przy czym w otworach osadzone są sworznie (7) i (7') z otworami nieprzelotowymi (10) i (10'), a do wzmocnień podłużnic (4) i (4') przymocowane są podkładki zabezpieczające (8) i (8'), natomiast do podłużnic głównych (5) i (5') przymocowane są listwy prowadzące (9) i (9').

