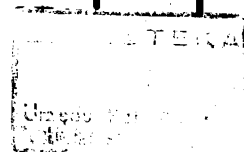


Warszawa, 21 grudnia 1935 r.

URZĄD PATENTOWY



B 61 f 5/08



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 22334.

Kl. 20 d, 21/02.

Dr. inż. Adam Kręglewski
(Poznań, Polska).

Łożysko do pudeł wagonowych.

Zgłoszono 24 lutego 1934 r.

Udzielono 26 października 1935 r.

Dotychczasowy sposób zmniejszania wstrząśnięć w wagonach zapomocą resorów piórowych i spiralnych okazał się całkowicie niezadowalającym dla nowych konstrukcyj, zwłaszcza wagonów motorowych. Wobec bowiem bardzo lekkiej nowoczesnej budowy pudeł wagonowych doznają one w ruchu tak silnych wstrząśnięć, że jazda z dużymi szybkościami, dla których te wagony są przeważnie zaprojektowane, staje się niemożliwa. Zastosowanie opon gumowych na kołach napotyka na duże trudności (bezpieczeństwo), a ponadto nie można uniknąć szybkiego zużycia się gumy na stykach szyn, zwrotnicach, wskutek ślizgania się na łukach, od hamowania i t. d.

Użycie umieszczonych odpowiednio podkładek gumowych nie jest wystarczające, guma zaś jest w tym wypadku narażona na ścieranie się i podlega szkodliwemu działaniu smarów, rdzy, wody i zmiennej temperatury.

Przedmiotem wynalazku jest zastosowanie do łożysk pudeł wagonowych krążków gumowych lub pneumatyków, które zabezpieczają pudło przed drganiem, jakim podlegają wózki. Krążki gumowe lub pneumatyki, w ten sposób użyte, są jednostajnie obciążone, nie narażone na tarcie i mogą być doskonale osłonięte przed szkodliwymi wpływami wymienionymi wyżej. Dalszym wynalazkiem jest zastosowanie pomiędzy pudłem wagonu a wózkiem

amortyzatorów powietrznych, sprężynowych lub oliwnych dla tłumienia uderzeń we wszystkich kierunkach.

Fig. 1 — 13 przedstawiają różne sposoby zastosowania wynalazku. Na fig. 1 — 5 pneumatyki 1 o kształcie cylindrycznym (fig. 1 i 2) lub pierścieniowym (fig. 3, 4 i 5) są umieszczone pomiędzy pudłem wagonu 2 a belką skrętową 3, podczas gdy oparcie belki skrętowej na wózku może pozostać dotychczasowe. Dla umożliwienia skręcania się belki skrętowej względem pudła bez wywoływania tarcia na pneumatykach, służą łożyska wałkowe (4, 5, 6). Fig. 6 — 9 przedstawiają zastosowanie wynalazku z zachowaniem dotychczasowej konstrukcji oparcia pudła o belkę skrętową. Pneumatyki 7 kształtu cylindrycznego (fig. 6 i 7) lub pierścieniowego (fig. 8 i 9) są umieszczone pomiędzy belką skrętową 8 a ostoją wózka 9.

Fig. 10 — 13 przedstawiają taką konstrukcję łożyska pudła, przy której pudło opiera się o wózek za pośrednictwem koncentrycznych względem czopa skrętu pierścieni pneumatycznych 10, przy czem dolna część łożyska 11 przymocowana jest do ostoi wózka, a górna 12 — do pudła wagonu. Dla zabezpieczenia gumy od tarcia o metalowe powierzchnie przy skręcaniu wózka, zastosowano łożyska wałkowe 13.

Amortyzatory 14, umieszczone skośnie i promieniowo względem osi obrotu, tłumią uderzenia we wszystkich kierunkach.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Łożysko do pudeł wagonowych, ~~znamiennie~~ tem, że posiada krążki gumowe względnie pneumatyki, za pośrednictwem których pudło wagonu (2) opiera się o belkę skrętową (3).

2. ~~Odmianna łożyska do pudeł wagonowych~~ według zastrz. 1, ~~znamienna~~ tem, że posiada krążki ~~gumowe~~ względnie pneumatyki, za ~~pośrednictwem~~ których belka skrętowa (8) opiera się o ostoję wózka (9 fig. 6 — 9).

3. Łożysko według zastrz. 1, ~~znamiennie~~ tem, że krążki gumowe względnie pneumatyki (10) osadzone są koncentrycznie względem czopa skrętu.

4. Łożysko według zastrz. 1, 3, ~~znamiennie~~ tem, że na krążkach gumowych ~~względnie~~ pneumatykach są umieszczone łożyska wałkowe.

5. Łożysko według zastrz. 3, ~~znamiennie~~ tem, że pomiędzy pudło wagonu a ostoję wózka są włączone amortyzatory (14) oliwne, sprężynowe lub powietrzne.

Dr. inż. Adam Kręglewski.

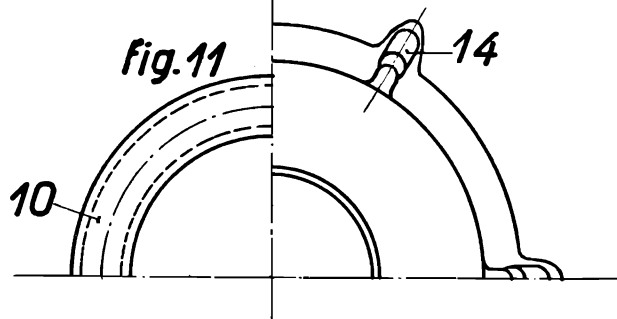
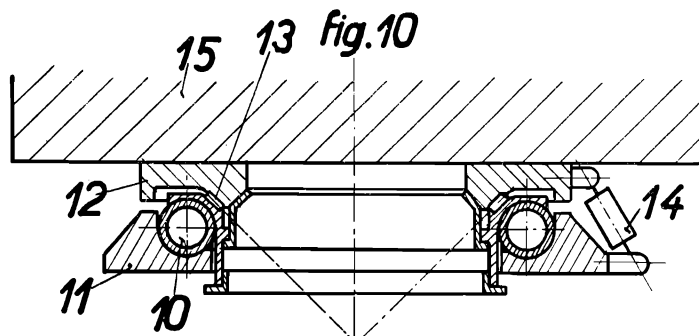
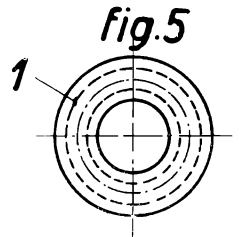
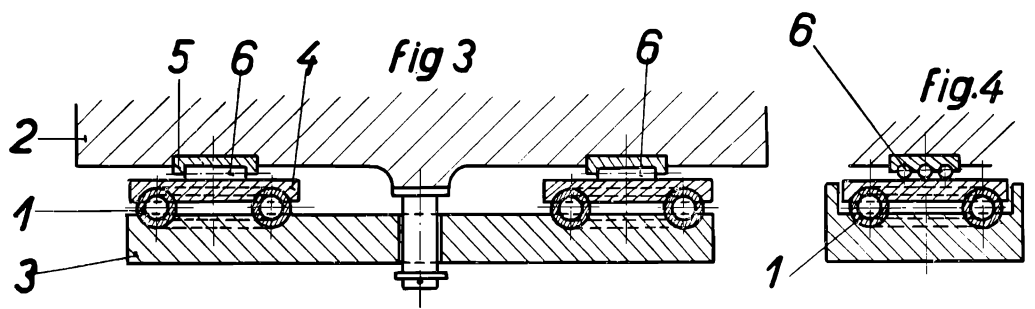
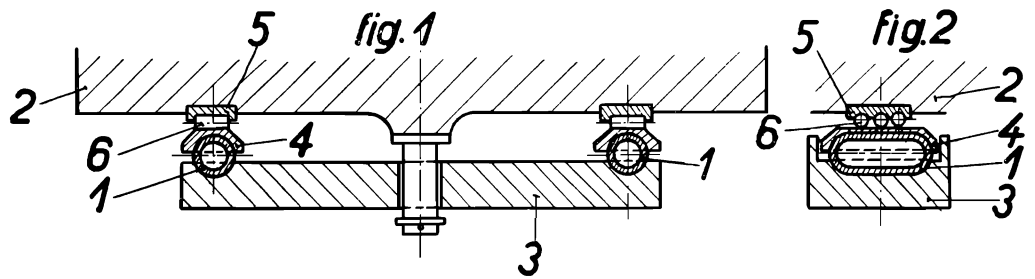


Fig.6

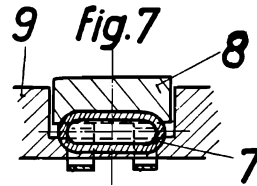
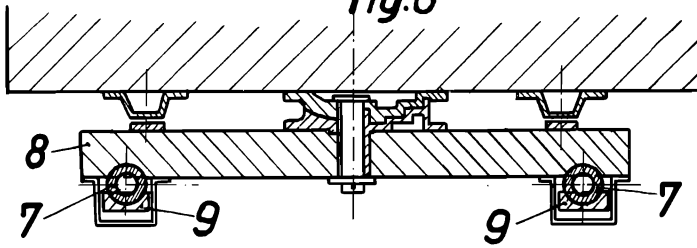


Fig.8

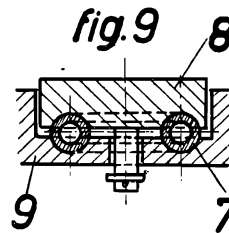
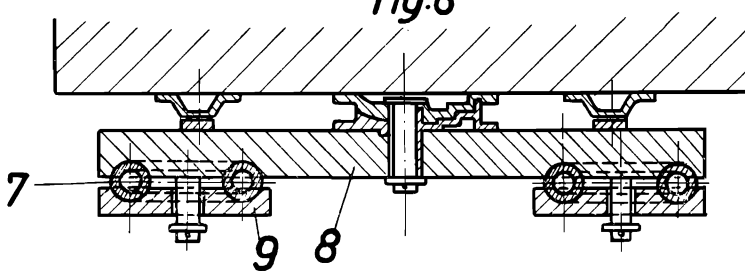


Fig.12

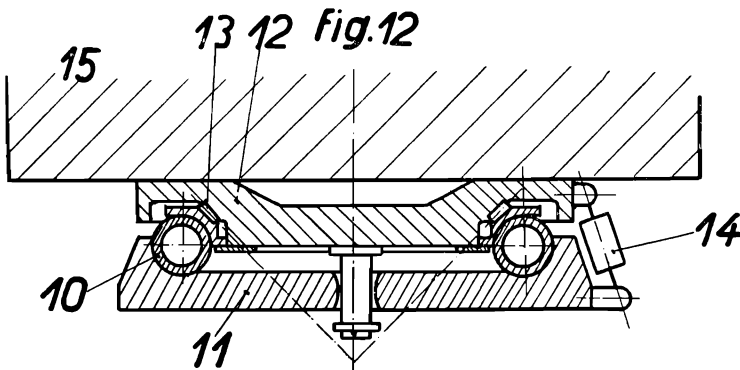


Fig.13

