

Warszawa, 22 czerwca 1935 r.

URZĄD PATENTOWY



~~20~~ BG 14 11/0

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 21510.

Kl. 20 f, 49.

Inż. St. Nehring, P. Jasiński i B. Domoracki
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
(Warszawa, Polska).

Przyrząd do regulowania czasu napełniania cylindra hamulcowego sprężonym powietrzem.

Zgłoszono 17 września 1932 r.
Udzielono 15 maja 1935 r.

Jak wiadomo, przy hamowaniu osobowych (krótkich) pociągów zapomocą zespolonych hamulców o sprężonym powietrzu, wzrost ciśnienia w cylindrach hamulcowych powinien być szybki, w towarowych zaś (długich) pociągach szybkie napełnianie cylindrów hamulcowych nie jest pożądane.

Ponieważ zdarza się, że wagony kolejowe, zaopatrzone w hamulce typu osobowego o szybkim napełnianiu cylindrów, są włączone do długich (towarowych) pociągów, gdzie napełnienie cylindrów hamulcowych powinno być powolne, potrzebne są przyrządy, któreby umożliwiały doraźne przystosowanie działania hamulca osobowego do pociągów towarowych (długich).

W tym celu używane są obecnie wstawki, umieszczone między zaworem rozrządczym i cylindrem hamulcowym. Wstawki te są zaopatrzone w kurek z dwoma kanałami: szerokim dla krótkich pociągów i wąskim dla długich. Rączka kurka zawsze powinna znajdować się w pozycji odchylonej od pionu.

Wymienione przyrządy mają tę wadę, że w razie opuszczenia się rączki kurka do pionowego położenia, co jest możliwe ze względu na ciągłe wstrząśnienia podczas ruchu pociągu, kurek zamyka połączenie między zaworem rozrządczym i cylindrem hamulcowym. Po ustaleniu się więc w cylindrze hamulcowym takiego ciśnienia, na jaki jest obliczony zawór najmniejszego ciśnienia, do cy-

lindra tego nie wchodzi więcej powietrza i wagon w rzeczywistości pozostaje niezahamowany.

Wynalazek ma na celu zapobieżenie tej niebezpiecznej dla ruchu pociągu ewentualności. Rysunek przedstawia wstawkę w przekroju przez stożek kurka. Otwór *C* prowadzi do cylindra hamulcowego, otwór *Z* — do zaworu rozrządczego. W wewnętrznej ścianie kadłuba wstawki jest zrobiony mały otworek *A*, którego średnica jest dostateczna dla napełnienia we właściwym czasie cylindra hamulcowego długiego pociągu. Kanał ten jest zawsze otwarty. Prócz tego wstawka posiada kanał, który samoczynnie zamyka się po osiągnięciu w cylindrze hamulcowym ciśnienia, niezbędnego do przysunięcia klocków do kół; kanał ten należy do innego zaworu (zawór najmniejszego ciśnienia). W stożku kurka jest zrobiony tylko jeden otwór *B*, którego średnica jest tak dobrana, że w razie ustawienia kurka w położeniu, wskazanem na rysunku, powietrze przechodzi do cylindra hamulcowego przez otwory *A* i *B* i szybko napełnia ten cylinder. W krótkich (osobowych) pociągach rączka kurka znajduje się w położeniu *O*, w długich (towarowych) pociągach — w położeniu *T*. W razie, gdyby rączka kurka opuściła się samoczynnie z położenia *O* lub *T* na dół w położenie *P*, otwór *A* będzie zawsze otwarty i cy-

linder hamulcowy napełni się sprężonym powietrzem do normalnego ciśnienia.

Zastrzeżenie patentowe.

Przyrząd, regulujący czas napełniania cylindra hamulcowego, wstawiony między zawór rozrządczy i cylinder hamulcowy, zaopatrzony w trzy kanały dla przepływu sprężonego powietrza do cylindra hamulcowego, z których jeden kanał o większym przekroju, prowadzący do zaworu najmniejszego ciśnienia, umieszczony w kadłubie przyrządu, samoczynnie zamyka się z chwilą osiągnięcia w cylindrze hamulcowym ciśnienia, niezbędnego do przysunięcia klocków do kół, drugi zaś kanał umieszczony jest w ruchomym kurku, zaopatrzonym w specjalną rączkę do nastawiania go, znamieny tem, że trzeci kanał o przekroju mniejszym od przekroju kanału, prowadzącego do zaworu najmniejszego ciśnienia, umieszczony również w kadłubie przyrządu, jest stale otwarty.

Inż. St. Nehring, P. Jasiński

i B. Domoracki,

Spółka z ograniczoną
odpowiedzialnością.

Zastępca: I. Myszczyński,
rzecznik patentowy.

