

POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA



URZĄD
PATENTOWY
PRL

OPIS PATENTOWY

145647

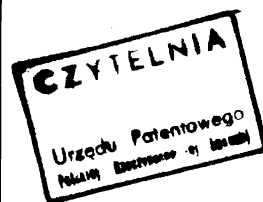
Patent dodatkowy
do patentu nr _____

Zgłoszono: 84 10 29 (P. 250248)

Pierwszeństwo _____

Zgłoszenie ogłoszono: 86 05 06

Opis patentowy opublikowano: 88 12 31



Int. Cl.⁴ B61K 7/06

Twórca wynalazku: Stanisław Wojarnik

Uprawniony z patentu: Centralne Biuro Projektowo-Badawcze
Budownictwa Kolejowego, Warszawa (Polska)

HAMULEC TOROWY NIESTEROWANY

Przedmiotem wynalazku jest hamulec torowy niesterowany służący do zmniejszania prędkości taboru kolejowego przejeżdżającego przez hamulec.

Stosowane dotychczas hamulce torowe niesterowane mogą mieć różne postacie. Są to różnego rodzaju urządzenia zabudowane w torze kolejowym, napędzane mechanicznie lub hydraulicznie. Znany jest hamulec składający się z co najmniej dwóch zestawów, zawierających rozmieszczone symetrycznie po obu stronach osi toru, elementy z zamocowanymi szynami hamującymi równoległymi do szyn tocznych, zawieszone przegubowo jednym końcem na bolcach przytwierdzonych do szyn tocznych, zaś drugim końcem oparte na rolkach górnych ramion dźwigni, których dolne ramiona połączone są przegubowo ze wspólną sprężyną rozpirającą. Wadą tych hamulców jest konieczność budowy w torze kolejowym stałych urządzeń współpracujących wraz z instalacjami zasilającymi w energię dla ich uruchamiania. Wadą hamulca mającego elementy z zamocowanymi szynami hamującymi przytwierdzonymi do szyn tocznych jest brak możliwości regulowania wielkości nacisku szyn hamujących na obrzeże koła taboru.

Celem wynalazku jest budowa hamulca torowego niesterowanego, prostej konstrukcji umożliwiającej regulację skuteczności hamowania.

Hamulec torowy niesterowany składa się z co najmniej dwóch płyt podstawy z przytwierdzonymi do nich elementami, ułożonymi między szynami tocznymi, prostopadle do tych szyn tocznych. Płyta podstawy z przytwierdzonymi do niej, symetrycznie po obu stronach osi toru, stojakiem z dźwignią dwuramienną, elementem oporowym i wspornikiem, zamocowana jest swymi końcami do stopek szyn tocznych. Ramię górne dźwigni dwuramiennej jest jednym z co najmniej dwóch punktów przytwierdzenia belki podłużnej równoległej do szyny tocznej. Ramię dolne dźwigni dwuramiennej połączone jest przegubowo z wałkiem ulokowanym w otworach

elementu oporowego i wspornika. Pomiędzy elementem oporowym a wspornikiem na wałek nałożona jest sprężyna z nakrętką regulacyjną, pierścieniem ograniczającym i tulejkami łożyskowymi.

Przedmiot wynalazku pokazany jest w przykładzie wykonania na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia widok urządzenia w rzucie pionowym prostopadłym do osi toru, a fig. 2 - widok urządzenia w rzucie poziomym. Hamulec torowy niesterowany składa się z co najmniej dwóch płyt podstawy 1 z przytwierdzonymi do nich elementami, ułożonych między szynami tocznymi 2, prostopadle do tych szyn tocznych 2. Płyta podstawy 1 z przytwierdzonymi do niej, symetrycznie po obu stronach osi toru, stojakiem 3 z dźwignią dwuramienną 4, elementem oporowym 5 i wspornikiem 6, zamocowana jest swymi końcami do stopek szyn tocznych 2. Ramię górne dźwigni dwuramiennej 4 jest jednym z co najmniej dwóch punktów przytwierdzenia belki podłużnej 7 równoległej do szyny tocznej 2. Ramię dolne dźwigni dwuramiennej 4 połączone jest przegubowo z wałkiem 8 ulokowanym w otworach elementu oporowego 5 i wspornika 6. Pomiędzy elementem oporowym 5 a wspornikiem 6, na wałek 8 nałożona jest sprężyna 9 z nakrętką regulacyjną 10, pierścieniem ograniczającym 11 i tulejkami łożyskowymi 12. Wynalazek może być stosowany jako urządzenie hamujące tabor kolejowy na torach stacyjnych.

Z a s t r z e ż e n i e p a t e n t o w e

Hamulec torowy niesterowany składający się z co najmniej dwóch jednakowych zestawów sprężyn, dźwigni i elementów z szyną podłużną równoległą do szyn tocznych, ulokowanych między szynami tocznymi, prostopadle do nich, z n a m i e n n y t y m, że płyta podstawy (1) z przytwierdzonymi do niej, symetrycznie po obu stronach osi toru, stojakiem (3), dźwignią dwuramienną (4), elementem oporowym (5) i wspornikiem (6), zamocowana jest swymi końcami do stopek szyn tocznych (2), a górne ramię dźwigni dwuramiennej (4) jest jednym z miejsc przytwierdzenia belki podłużnej (7) równoległej do szyny tocznej (2), zaś dolne ramię dźwigni dwuramiennej (4) połączone jest przegubowo z wałkiem (8) ulokowanym w otworach elementu oporowego (5) i wspornika (6) z tym, że na wałek (8) nałożona jest sprężyna (9) z nakrętką regulacyjną (10) i pierścieniem ograniczającym (11).

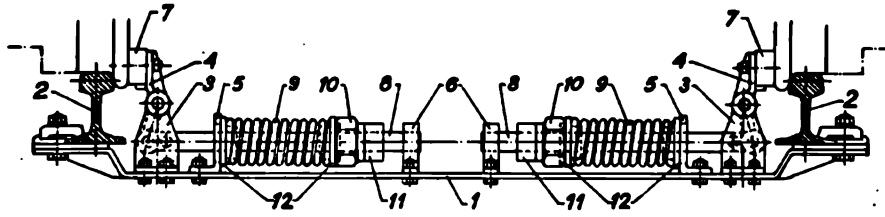


Fig. 1

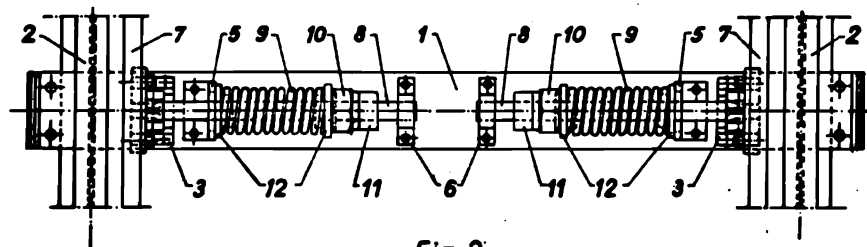


Fig. 2