

20 lutego 1928 r.

URZĄD PATENTOWY



564h

15/00

Urząd Patentowy
Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 8274.

Kl. 20 f 6.

Gustav Fr. Buigné
(Wiedeń, Austria).

Samoczynne urządzenie do nastawiania klocków hamulcowych wagonów kolejowych.

Zgłoszono 21 listopada 1925 r.

Udzielono 13 stycznia 1928 r.

Wynalazek dotyczy samoczynnego urządzenia do nastawiania klocków hamulcowych wagonów kolejowych, przy którym główny dźwign pociągowy zostaje przez przyrząd do nastawiania samoczynnie skrócony o określoną wielkość po zużyciu klocka hamulcowego o odpowiednią wielkość.

Wynalazek polega na tem, że główny dźwign składa się z dwóch części, przesuwalnych w kierunku podłużnym względem siebie, z których jedna zapomocą zapadek i zębów zostaje uruchomiana przez dźwignię hamulcową, natomiast druga otrzymuje ruch zapomocą mechanizmu do nastawiania, którego część jest nieruchoma i posiada taką samą podziałkę mechanizmu zapadkowego, jak część pierwsza, ale w odwrotnym kierunku.

Wynalazek obejmuje również uproszczony dźwign pociągowy, który może być stosowany do odręcznego i do samoczynnego hamowania.

Na załączonym rysunku na fig. 1 i 2 jest przedstawiony widok z boku i widok z góry przykładu wykonania urządzenia do nastawiania klocka hamulcowego według wynalazku. Na fig. 3 przedstawiony jest w zmniejszonej skali przykład wykonania urządzenia do nastawiania i dźwigniowego mechanizmu hamulca elektrycznych tramwajów. Na fig. 4 — 6 przedstawione są schematycznie rozmaite przykłady wykonania hamulców z urządzeniem według wynalazku.

Uruchomiana odręcznie albo zapomocą cylindra hamulcowego albo solenoidu dźwi-

gnia hamulcowa *a* zapomocą krótkiego wózkówka *b* jest połączona z czopem *c* i przemieszczana wzdłuż wózkówki, w których jest umieszczona zapadka *f*, zapadająca za zęby części *d* głównego drążka pociągowego. Ta część *d* jest połączona z drugą częścią *k* głównego drążka pociągowego, np. w ten sposób, że obie części są zaopatrzone w rowek podłużny *h* i przez które przechodzi czop w ten sposób, że obie te części mogą przesuwać się względem siebie w kierunku podłużnym o określoną wielkość. Druga część *k* jest zaopatrzona w zapadkę, zapadającą za nieruchome zęby *l* o tej samej podziałce, co zęby pierwszej części *d*, ale nachylone w odwrotnym kierunku.

Przy dociskaniu klocków część *d* zostaje przesunięta w lewo, wbrew działaniu sprężyny *m*. Gdy klocki hamulcowe nie są jeszcze o tyle zużyte, by potrzebne było przestawienie, to przy tym ruchu części *d* część *k*, której zapadka poprostu przesuwa się nad grzbietem zębów *l*, przy odhamowaniu znów powraca do swego położenia, a nie zostaje przestawiona. Gdy jednak zużycie klocków hamulcowych osiągnęło pewną określoną wielkość, to zapadka części *k* przesuwa się całkowicie nad grzbietem jednego zęba *l* i zapada przed nim i w ten sposób część *k* jest przestawiona w lewo o długość jednego zęba *l*. Przy następnym zwalnianiu hamulców dźwignia *a* zostaje obracana przez sprężynę *m* w kierunku wskazówki zegara i zabiera widełki *e*. Ponieważ część *d* wskutek przesunięcia części *k* na lewo i połączenia *h* zostaje przytem przesunięta dalej na lewo o długość jednego zęba, to zapadka widełek *e* przesuwa się nad grzbietem zęba części *d* i zapada przed nim i w ten sposób drążek zostaje przesunięty na lewo o długość jednego zęba i odpowiednio do tego zostają nastawione klocki hamulcowe. Długość otworu *h* albo długość, o którą mogą się przesuwać względem siebie obie części *d* i *k*, musi wystarczyć na pokrycie martwego

ruchu dźwigniowego mechanizmu hamulca i luzu pomiędzy kołem i klockiem hamulcowym.

Część *d* głównego drążka pociągowego łączy się za pośrednictwem drążka *t* (fig. 3) z jednym końcem ramienia *r*, z którego drugim końcem łączy się pałak *p*, przy mocowywujący klocki hamulca do zwieszającego się z ramy pręta *o*. Ramie *r* zapomocą drążka *s* jest połączone z drugim ramieniem *r*, znajdującem się po drugiej stronie koła wagonu, które jest włączone pomiędzy prowadzący do następnego koła drążek *u* (patrz fig. 6) i drugi klocek hamulcowy. To urządzenie mechanizmu hamulcowego, które wyróżnia się szczególną prostotą, może być zastosowane zarówno przy kołach z dwoma klockami hamulcowymi (fig. 3 i 6), jak i przy kołach o jednym klocku hamulcowym (fig. 4 i 5) i zarówno przy parach kół z klockami hamulcowymi zewnętrznymi (fig. 4), jak i z klockami wewnętrznymi (fig. 5). W tych ostatnich wypadkach drążek *s* jest umieszczony pomiędzy osiami kół i w celu wyrównania zużycia koła jest zaopatrzony w pewną ilość otworów, które służą do zamocowania ramion *r*. Urządzenie do nastawiania klocka hamulcowego może być również i w ten sposób zmienione, że zęby *l* umocowane są na odcinku *k* głównego drążka pociągowego, a zapadka *f* — na odcinku *d*, natomiast drugie części mechanizmów zapadkowych na poprzednich miejscach części wymienionych.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Samoczynne urządzenie do nastawiania klocka hamulcowego wagonów kolejowych, przy którym główny drążek pociągowy samoczynnie zostaje skracany przez mechanizm zapadkowy o pewną wielkość po zużyciu klocka hamulcowego o odpowiednią wielkość, znamienne tem, że główny drążek pociągowy składa się z

dwóch o odpowiednią wielkość przesuwalnych względem siebie w kierunku podłużnym części, z których jedna uruchomiana jest zapomocą zapadki i zębów przez dźwignię hamulcową, natomiast druga jest uruchomiana zapomocą mechanizmu zapadkowego, którego jedna część jest nieruchoma i posiada zęby o takiej samej podziałce, jak pierwsza, ale nachylone w odwrotnym kierunku.

2. Urządzenie według zastrz. 1, przy którym uruchomiana bezpośrednio przez dźwignię hamulcową (*a*) część (*d*) głównego drążka pociągowego posiada zęby, w które zapada jedna zapadka (*f*), poruszana przez dźwignię hamulcową (*a*) tam i zpowrotem, znamienne tem, że druga część (*k*) głównego drążka pociągowego posiada zapadkę, opadającą w zęby nieruchome (*l*).

3. Urządzenie według zastrz. 1, zna-

mienne tem, że obie części (*d* i *k*) głównego drążka pociągowego są połączone ze sobą zapomocą wycięcia i czopa (*h*) w ten sposób, że mogą się przesuwąć w kierunku podłużnym względem siebie.

4. Urządzenie według zastrz. 1, znamienne tem, że główny drążek pociągowy jest połączony wahliwie do klocka hamulcowego przymocowanem ramieniem (*r*), które jest połączone z drugim takim samym ramieniem (*r*), znajdującem się po drugiej stronie koła albo przy kole sąsiedniej osi zapomocą drążka (*s*), przyczem w pierwszym wypadku drugie ramie (*r*) połączone jest drążkiem (*u*) z ramieniem (*r*), przyłączonem do klocka hamulcowego następnej osi.

Gustav Fr. Buigné.
Zastępca: M. Brokman,
rzecznik patentowy.

Fig. 1

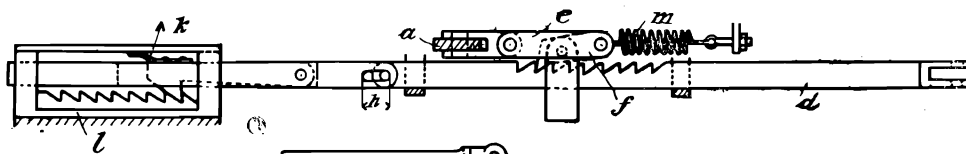


Fig. 2

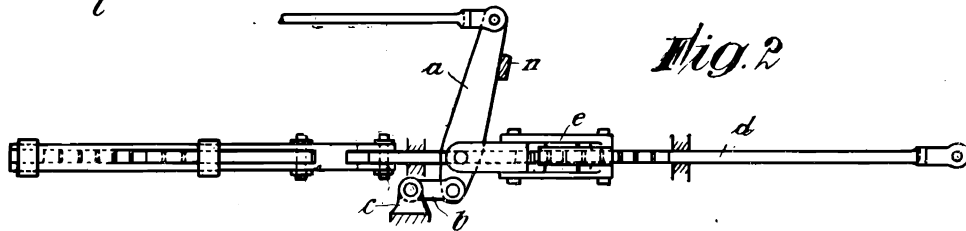


Fig. 3

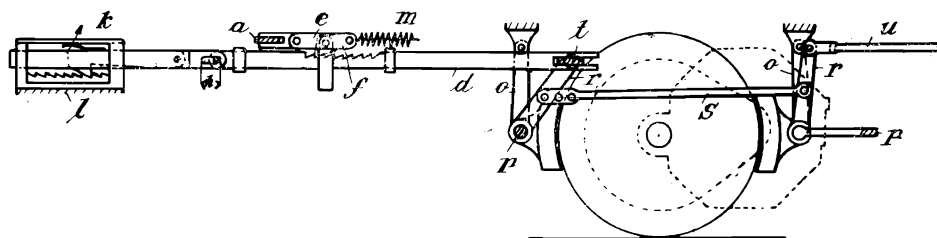


Fig. 4

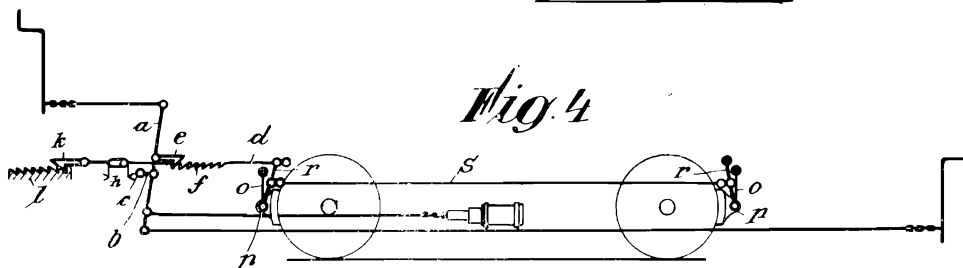


Fig. 5

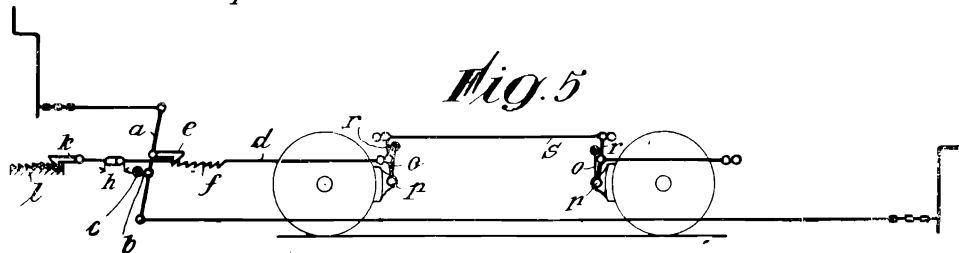


Fig. 6

