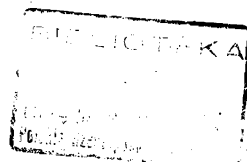


20 stycznia 1933 r.

B61h 13/32²

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 17253.

Kl. 20 f 49.

Karl Iseli - Huber
(Bazylea, Szwajcaria).

Urządzenie hamulcowe do pojazdów, zapobiegające nadmiernemu hamowaniu.

Zgłoszono 20 kwietnia 1931 r.

Udzielono 19 października 1932 r.

Pierwszeństwo: 6 maja 1930 r. (Niemcy).

Wynalazek niniejszy dotyczy urządzenia hamulcowego do pojazdów, zapobiegającego nadmiernemu hamowaniu.

Podczas hamowania pojazdów występuje bardzo często zjawisko nadmiernego hamowania, co można poznać po zablokowaniu kół, spowodowanym przez zbyt duży nacisk, wywierany na klocki hamulcowe. Następstwem tego jest nierównomierne zużycie się obręczy kół pojazdów kolejowych, powodujące stukanie kół, a w pojazdach ulicznych nawet częste wypadki.

Tym niepożądanym zjawiskom można zapobiec przez zastosowanie urządzenia według wynalazku.

Na rysunku przedstawiono dwa przykłady wykonania wynalazku. Fig. 1 przed-

stawia przekrój podłużny urządzenia, fig. 2 — przekrój poprzeczny wzdłuż linii II—II na fig. 1, a fig. 3 — przekrój podłużny odmiany wykonania urządzenia według fig. 1.

Litera *a* oznacza drążek pociągowy, na którym znajduje się punkt zaczepienia siły hamowania, występującej np. w cylindrze hamulcowym, elektromagnesie, korbie lub pedale; litera *b* oznacza drążek pociągowy, połączony pośrednio lub bezpośrednio z częściami hamującymi, np. z klockami hamulcowymi.

Drążek pociągowy *a* jest umieszczony w ruchomej ramie *e* i może się przesuwać w kierunku poziomym, przyczem pociąga za sobą ramę *e* za pomocą płytki *c* i spręży-

Sny śrubowej *d*. Drugi koniec ramy *e* jest połączony przegubowo z drążkiem *b*. Na drążku *a* jest stale osadzony klin *f*, naciskający uzębione klocki zamykające *g*, w celu zazębienia ich z osłoną *h*, również uzębioną i przymocowaną do ramy wozu.

Działanie tego urządzenia jest następujące.

Podczas ciągnięcia drążka *a* siła hamowania zostaje przeniesiona zapomocą płytki *c* i sprężyny *d* na ruchomą ramę *e*, a stąd na drążek pociągowy *b*. Długość drogi, na której sprężyna *d* zostaje ściśnięta, pozwala na określenie wielkości siły, przenoszonej na klocki hamulcowe.

Gdy klin *f* odbył pewną drogę, wówczas doprowadza on klocki zamykające *g* do zazębienia się z osłoną *h*, wskutek czego rama *e* zostaje ustalona w swem położeniu. Każde dalsze zwiększenie siły hamowania, występujące w drążku *a*, zostaje za pośrednictwem tego przyrządu ryglującego przenoszone na ramę *h*, przyczem siła, występująca w drążku *b*, pozostaje zawsze ta sama i równa się sile, ściskającej sprężynę. Przez odpowiednie dobranie sprężyny *d* i zbieżności klina *f* można siłę, występującą w drążku *b*, dowolnie zmniejszyć w stosunku do siły, wywieranej na drążek *a*.

Urządzenie w ten sposób wykonane posiada tę zaletę, że działa zupełnie niezależnie od zużycia się klocków hamulcowych lub od luzu w układzie drążków hamulcowych.

Zamiast opisanego przyrządu ryglującego można zastosować również inne przyrządy, składające się z gładkich, odpowiednio ukształtowanych powierzchni i ruchomych części zamykających, jak kółka, kule i t. d. Najważniejszą jest rzeczą, żeby po odbyciu pewnego suwu przez drążek *a* drążek ten został ustalony w swem położeniu.

W odmianie wykonania, przedstawionej na fig. 3, niema klocków zamykających *g* i klina *f*; nakrętki *j*, ograniczające ściśnięcie sprężyny *d*, znajdują się bezpośrednio na drążku pociągowym *a* i po przesunięciu tego drążka opierają się o stale umocowany wspornik *i*, przyczem w razie zużycia się klocków hamulcowych położenie nakrętek *j* może być zmienione.

Zamiast zatrzymywania części, przenoszącej siłę hamowania, można również zatrzymywać część względnie części, wytwarzające siłę hamowania.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Urządzenie hamulcowe do pojazdów, zapobiegające nadmiernemu hamowaniu, znamienne tem, że posiada szereg narządów, ograniczających siłę, która zostaje przenoszona na właściwą część lub części hamujące zapomocą części wytwarzającej lub wytwarzających siłę hamowania, do wartości zgóry ustalonej.

2. Urządzenie według zastrz. 1, znamienne tem, że części, wytwarzające siłę hamowania lub część w postaci drążka pociągowego (*a*), przenosząca tę siłę, są w ten sposób osadzone, iż po odbyciu pewnej drogi zostają zatrzymane.

3. Urządzenie według zastrz. 1 i 2, znamienne tem, że między części wytwarzające siłę hamowania i właściwe części hamujące włączona jest sprężyna śrubowa (*d*), przyczem droga, na której sprężyna ta zostaje ściśnięta, pozwala na określenie wielkości siły, przenoszonej na klocki hamulcowe.

Karl Iseli-Huber.

Zastępca: Dr. techn. A. Bolland,
rzecznik patentowy.

FIG. 1.

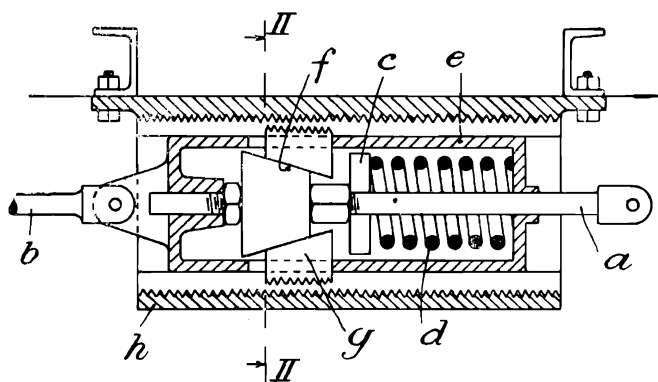


FIG. 2

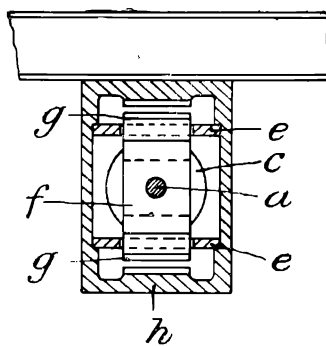


FIG. 3.

