

Warszawa, 10 marca 1933 r.

B61k 7/02²

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 17652.

Kl. 20 h 5.

Antoni Rosikoń
(Nowe Hajduki, Polska).

Hamulec sankowy.

Zgłoszono 15 października 1930 r.

Udzielono 30 listopada 1932 r.

Hamulec sankowy ma za zadanie podtrzymywanie całych grup wagonów, stojących na torach rozrządowych i oczekujących na opuszczenie ich na tory wyjazdowe. Zaletą hamulca sankowego według wynalazku jest możliwość usunięcia go z pod wagonu bez użycia parowozu, czego nie można skutecznie z podobnymi hamulcami torowymi, obecnie używanymi. Przedmiot wynalazku jest uwidoczniony na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia widok boczny hamulca, fig. 2 — przekrój wzdłuż linii *M — N*.

Hamulec ten jest zbudowany z dwóch oddzielnych części: klocka hamulcowego

A z podkładką *B* i podeszwą *C*, które są ze sobą połączone zapomocą podwójnego rygla *D*. Sposób użycia hamulca sankowego jest następujący. W normalnem położeniu, to znaczy w stanie gotowym do użycia, obie części, czyli klocek hamulcowy *A* z podkładką *B* i podeszwą *C*, muszą być połączone ryglem *D* z klinem *E*. Gdy zbliża się grupa wagonów, które należy zatrzymać, robotnik kładzie jak zwykle na szynę hamulec sankowy. Skoro zaś nadejdzie czas opuszczania tych wagonów na tory wyjazdowe, robotnik odpowiednio zakończonym drągiem żelaznym wybija klin *E*, wkłada go w klamerkę *F* i tym samym drą-

giem podnosi rygiel *D*. Aby rygiel przy wyjmowaniu i zasuwaniu wykonywał ruch wyłącznie w kierunku pionowym, jest on zaopatrzony w trzonek *d*, który przechodzi przez uszko *H*, przymocowane do klocka *A*, przyczem uszko *H* jest umieszczone tak, że nie pozwala na wyjęcie rygla *D* z otworów w podkładce *B*. W tem położeniu rygiel *D* jest przytrzymywany sprężynką *S*, która nie pozwala mu opaść. Następnie klocek *A* wraz z rygłem *D* pod działaniem naporu wagonów zsuwa się po podszwie, a robotnik lekkim uderzeniem żelaznego drąga zrzuca go z szyny do środka toru.

Koło wagonu przechodzi po podszwie *C*, którą robotnik zaraz po zejściu koła tym samym drągiem zrzuca z szyny do środka toru. Zaraz po przejściu wagonów hamulec ten należy doprowadzić do stanu normalnego. Robotnik kładzie klocek hamulcowy na podszwie tak, aby otwory na rygiel w podkładce *B* i podszwie *C* wzajemnie się pokrywały, a następnie, naciskając wystający trzonek *d* rygla *D*, zasuwają go, wyjmując klin *E* z klamerki *F* i wsuwają go w odpowiednie otwory w ryglu. W tym stanie hamulec znów jest gotów do użycia.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Hamulec sankowy znamienny tem, że składa się zasadniczo z podeszwy (*C*) i spoczywającego na niej klocka hamulcowego (*A*), które to części podczas podkładania hamulca pod koło wagonu są ze sobą połączone.

2. Hamulec sankowy według zastrz. 1, znamienny tem, że podeszwa (*C*) i klocek (*A*) są połączone zapomocą podwójnego rygla (*D*), którego końce przechodzą przez podkładkę (*B*) klocka oraz podeszwę (*C*) i są zaopatrzone w otwory, przez które przesunięty jest klin (*E*).

3. Hamulec sankowy według zastrz. 1 i 2, znamienny tem, że rygiel (*D*) posiada wystający do góry trzonek (*d*), który przechodzi przez uszko (*H*), przymocowane do klocka (*A*) i umieszczone tak, iż pozwala wysunąć rygiel tylko z otworów w podszwie (*C*), nie wysuwając go z otworów w podkładce (*B*), przyczem w położeniu wysuniętem ku górze rygiel (*D*) jest przytrzymywany sprężynką (*S*).

Antoni Rosikoń.

FIG. 1.

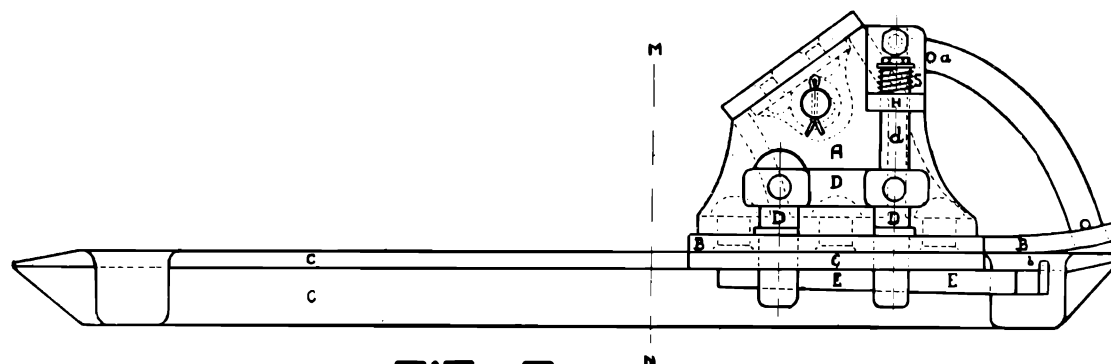


FIG. 3.

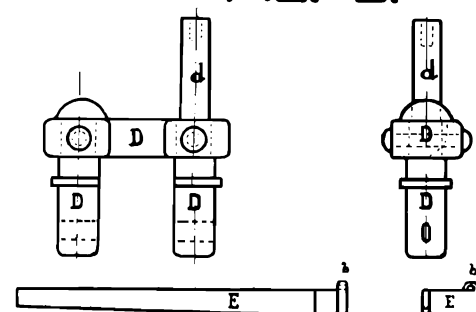


FIG. 4.

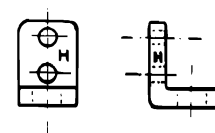


FIG. 6.

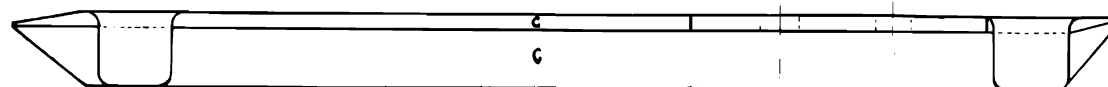


FIG. 7.

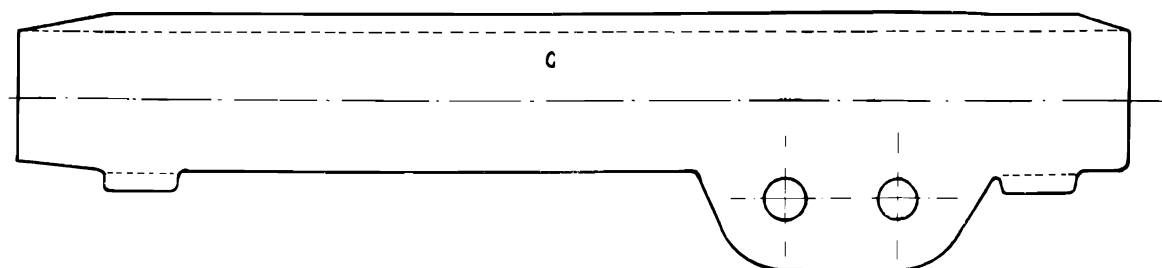


FIG. 2.

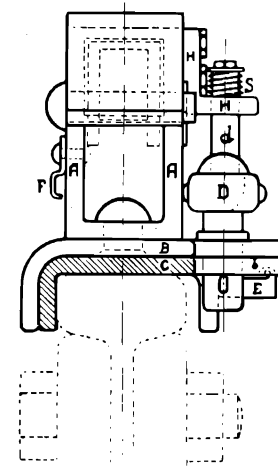


FIG. 5.

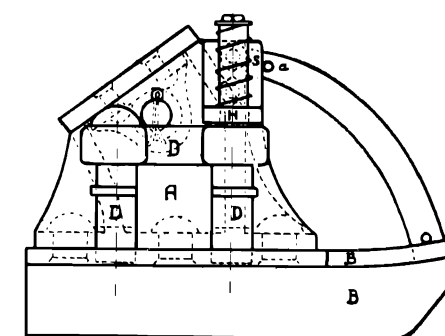


FIG. 8.

