

Warszawa, 15 grudnia 1936 r.

URZĄD PATENTOWY



B61h 13/32

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIIS PATENTOWY

Nr 24009.

Kl. 20 f, 49.

Svenska Aktiebolaget Bromsregulator
(Malmö, Szwecja).

**Urządzenie do zmiany stosunku przekładni dążkowej w hamulcach pojazdów,
a zwłaszcza wagonów kolejowych.**

Zgłoszono 20 lutego 1934 r.

Udzielono 21 października 1936 r.

Pierwszeństwo: 16 listopada 1933 r. (Niemcy).

Wynalazek dotyczy urządzenia do zmiany stosunku przekładni dążkowej w hamulcach pojazdów, a zwłaszcza wagonów kolejowych, w celu dostosowania siły hamowania do obciążenia pojazdu. Zmianę stosunku przekładni uskutecznia się przez włączanie i wyłączanie jednego z dwóch dążków pośrednich, połączonych z różnymi punktami dźwigni przycylindrowych.

Na rysunku przedstawiono przykład wykonania wynalazku. Fig. 1 przedstawia pewną część hamulca wraz z włączonymi urządzeniem według wynalazku; fig. 2 — poziomy przekrój kadłuba, stanowiącego pewną część urządzenia według wynalazku; fig. 3 — widok nakrętki, nakręco-

nej na przedłużenie dążka pośredniego; fig. 4 — widok boczny kadłuba, uwidocznionego na fig. 2; fig. 5 — przekrój tegoż kadłuba wzdłuż linii V — V na fig. 2.

Jak widać z fig. 1, obydwie dźwignie przycylindrowe 3 i 4 są połączone ze sobą zapomocą dążków pośrednich 5 i 6, zaczepionych w różnych punktach wzdłuż dźwigni przycylindrowych. Dążki te przy przenoszeniu ruchu na dźwignię przycylindrową posiadają pewien ruch jałowy, przy czym dążek 5 tworzy większy, a dążek 6 mniejszy stosunek przekładni. Dążek 6 włącza się w znany sposób przez nastawienie odpowiedniego zderzaka, wskutek czego zmniejsza się ruch jałowy tego dążka.

Ten ruch jałowy drążka 6 odbywa się przy dźwigni przycylindrowej o stałym punkcie obrotu wskutek tego, że ten drążek posiada podłużny otwór 7, przez który przechodzi czop 8 dźwigni 4, łączący tę dźwignię z drążkiem pośrednim 6. Na czopie 8 za pomocą ramion 9a osadzony jest kadłub 9, stanowiący część urządzenia według wynalazku. Przez ten kadłub przechodzi przedłużenie 10 drążka pośredniego 6, na którym osadzony jest zderzak 12, który współdziała z innym zderzakiem 11, umieszczonym w kadłubie 9. Zderzak 12, osadzony na przedłużeniu 10 drążka pośredniego, wykonany jest w postaci nakrętki, nakręconej na to przedłużenie, która może wskutek tego zmieniać swe położenie. Zderzak 11 osadzony jest na ramionach 13, zawieszonych na wale 14, równoległym do przedłużenia 10 drążka pośredniego 6. Na wale 14, osadzonym w kadłubie 9, zaklinowana jest korba 15, połączona przegubowo za pomocą czopa 16 z trzpieniem 17, wodzonym w otworze 18 klocka zderzakowego 11. Na trzpień 17 nasunięta jest sprężyna śrubowa 19. Wał 14 jest połączony za pomocą osadzonej na tym wale korby 20 oraz za pomocą układu drążków z wałem 23 i z dźwignią kątową, osadzoną na czopie 21, stanowiącym stały punkt obrotu dla dźwigni przycylindrowej 4. Wał 23 można w znany sposób przedstawiać za pomocą rękojęści z obu stron wagonu.

Gdy wał 23 zostaje obrócony w położenie, przy którym hamowanie odbywa się z większym stosunkiem przekładni, wówczas korba 15 zajmuje położenie, w którym sprężyna 19 usiłuje usunąć ramiona 13 wraz ze zderzakiem 11 z toru, po którym przesuwa się zderzak 12, umieszczony na przedłużeniu 10 drążka pośredniego. Kiedy wał 23 zostaje obrócony w położenie, przy którym hamowanie odbywa się z mniejszym stosunkiem przekładni, wówczas korba 15 zajmuje położenie, w którym sprężyna 19 usiłuje wsunąć ramię 13 wraz

ze zderzakiem 11 na tor, po którym przesuwa się zderzak 12. Urządzenie przedstawcze jest wykonane w znany sposób tak, że wał 23 można przedstawiać nawet wówczas, gdy hamulce są dociągnięte, przyczem zderzak 11 po zwolnieniu hamulca zajmuje położenie, określone przez przestawiony wał 23. Sprężyna 19 oddziałuje na mechanizm przestawczy w obydwóch wymienionych wyżej położeniach.

Zalety urządzenia według wynalazku polegają na prostej bardzo konstrukcji i pewności działania, przyczem urządzenie zajmuje mało miejsca i może być z łatwością włączone do układu drążków hamulcowych. Prosta konstrukcja obniża koszty zainstalowania urządzenia, a poza tem powoduje, że przy hamowaniu za pośrednictwem mniejszego stosunku przekładni siła hamowania zostaje przenoszona bezpośrednio przez zderzak 11 w kierunku długości drążka pośredniego 6, nie obciążając części łożyskowych i przestawczych klocka zderzakowego. Zderzak 12, umieszczony na przedłużeniu drążka pośredniego 6, można łatwo nastawiać bez rozbierania urządzenia przy odpowiednim np. dostosowaniu luzu drążka pośredniego 6. Ponieważ całe urządzenie posiada małe rozmiary, więc punkty zaczepienia poszczególnych drążków pośrednich na dźwigniach hamulcowych mogą być umieszczone blisko siebie, co jest niekiedy bardzo pożądane. Urządzenie według wynalazku daje się z łatwością włączyć do każdego układu drążków hamulcowych.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Urządzenie do zmiany stosunku przekładni drążkowej w hamulcach pojazdów, a zwłaszcza wagonów kolejowych, w którym drążki pośrednie zaczepione są w różnych punktach dźwigni przycylindrowych i wykonywają przy przenoszeniu siły pewien ruch jałowy, przyczem jeden z tych

drażków tworzy większy stosunek przekładni, a drugi mniejszy, i ten ostatni drążek włącza się przez włączenie przestawnego zderzaka, znamienne tem, że kadłub (9), w którym umieszczony jest przestawny zderzak (11), połączony jest obrotowo z dźwignią przycylindrową (4) zapomocą czopa (8), z którym połączony jest również i drążek pośredni (6) zapomocą podłużnego wykroju (7) w tym drążku, przyczem poprzez kadłub (9) przechodzi nawylot przedłużenie (10) drążka pośredniego (6), na którym to przedłużeniu umieszczony jest zderzak (12), współdziałający z włączanym i wyłączanym zderzakiem przestawnym (11) i ukształtowany w postaci nakrętki, nakręconej na koniec przedłużenia (10) drążka pośredniego i nastawianej na tym drążku.

2. Urządzenie według zastrz. 1, znamienne tem, że przestawny zderzak (11) jest osadzony na ramionach (13), zawieszonych w kadłubie (9) na wale (14), równoległym do przedłużenia (10) drążka pośredniego (6).

3. Urządzenie według zastrz. 1 i 2, znamienne tem, że wał (14), osadzony obrotowo w kadłubie (9), jest połączony z wałem (23) urządzenia przestawczego zapomocą układu drążków i dźwigni kątowej (22), osadzonej przegubowo na czopie (21), stanowiącym stały punkt obrotu dźwigni przycylindrowej (4).

Svenska Aktiebolaget
Bromsregulator.
Zastępca: Inż. St. Pawlikowski,
rzecznik patentowy.





