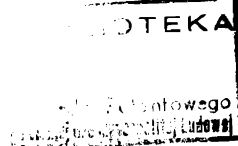


URZĄD PATENTOWY



B61h 13/28



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 20368.

Kl. 20 f, 49.

Robert Engels
(Wiedeń, Austria)
i Johann Rihosek
(Wiedeń, Austria).

Urządzenie do zmiany przekładni drążków hamulcowych.

Patent dodatkowy do patentu Nr 17766.

Zgłoszono 7 marca 1932 r.

Udzielono 24 lipca 1934 r.

Pierwszeństwo: 26 czerwca 1931 r. (Austria).

Najdłuższy czas trwania patentu do 10 stycznia 1948 r.

W urządzeniu według patentu Nr 17766 dźwignie hamulcowe są ze sobą połączone zapomocą równoległoboku wodzikowego, którego jeden bok jest połączony z dźwignią hamulcową zapomocą sworznia, który może się przesuwać w wycięciach, wykonanych w tej dźwigni oraz w odpowiednim boku równoległoboku wodzikowego. Połączenia przegubowe tego boku z sąsiednimi bokami równoległoboku muszą przeto znajdować się poza wycięciem, w którym przesuwa się sworznie. Wskutek tego odległość między bokami równoległo-

boku jest większa, niż wymagałaby tego długość wycięcia dla sworznia, co powoduje w przypadku, gdy dźwignie hamulcowe są stosunkowo krótkie, pewne trudności konstrukcyjne.

Przedmiotem wynalazku jest odmienne wykonanie urządzenia według patentu głównego, a mianowicie takie, przy którym oś geometryczna przesuwnego sworznia, łączącego bok równoległoboku wodzikowego z dźwignią hamulcową, pokrywa się w krańcowych położeniach tego czopa z geometrycznymi osiami czopów, stanowiących

przegubowe połączenia dwóch boków równoległoboku z tym jego bokiem, który obejmuje wymieniony powyżej przesuwny sworzeń.

Na rysunku przedstawiono przykład wykonania urządzenia według wynalazku, przyczem fig. 1 i 2 przedstawiają schematycznie widok z boku oraz widok z tyłu oraz częściowy przekrój drążków, fig. 3, 4 i 5 uwidoczniają w większej skali nastawne sprzęgło, tworzące połączenie między drążkiem pociągowym a dźwignią hamulcową, a mianowicie fig. 3 przedstawia przekrój wzdłuż linii A — B na fig. 4, a fig. 5 — przekrój wzdłuż linii C — D na fig. 4.

Bok równoległoboku, połączony z dźwignią hamulcową 4, składa się z dwóch płyt 11, które połączone są ze sobą za pomocą sworzni rozporowych 32. Płyty te na powierzchniach, zwróconych ku sobie, posiadają żłobki 12, w które wchodzi sworzeń 13. Poza tem urządzenie posiada jeszcze jeden sworzeń 33, który przechodzi poprzez otwory w płytach 11 oraz w płytach 4. Ten sworzeń 33 posiada pośrodku kołnierz, znajdujący się między płytami 4 i zabezpieczający właściwe położenie płyt 4 i 11. Sworzeń 13 jest przegubowo połączony z drążkiem 14, należącym do nastawczego układu drążków, i przechodzi przez podłużne wycięcia w płytach 4, tworzących dźwignię hamulcową.

Na zewnętrznej stronie płyt 11 znajdują się czopy 9, 10, na które założone są drążki pociągowe 7 i 8. Geometryczna oś czopa 13 pokrywa się w krańcowych jego położeniach, t. j. w końcach żłobków 12, z geometrycznymi osiami czopów 9 względnie 10.

Wskutek zastosowania takiego układu odległość między drążkami pociągowymi 7 i 8 odpowiada ściśle długości wycięcia w dźwigni hamulcowej 4, a wskutek tego

osiąga się zarówno zwartą budowę, jak i dokładne nastawienie przekładni odpowiednio do obciążenia pojazdu.

Poza tem sposób działania tego urządzenia jest zupełnie taki sam, jak urządzenia według patentu głównego.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Urządzenie do zmiany przekładni drążków hamulcowych ze sprzęgającym dźwignie hamulcowe równoległobokiem, którego jeden bok jest połączony z jedną z dźwigni hamulcowych za pomocą sworzni, przesuwanego ku punktowi obrotu tej dźwigni hamulcowej, według patentu Nr 17766, znamienne tem, że oś geometryczna przesuwanego sworzni (13) w jego krańcowych położeniach pokrywa się z geometrycznymi osiami czopów (9, 10), stanowiących przegubowe połączenia dwóch boków równoległoboku z tym jego bokiem, który obejmuje wspomniany powyżej przesuwny sworzeń (13).

2. Urządzenie według zastrz. 1, znamienne tem, że obydwie części narządu przegubowego (11), który tworzy ten bok równoległoboku, którego przegubowe połączenie z dźwignią hamulcową jest przesuwne, posiadają na zwróconych ku sobie powierzchniach żłobki, w które wchodzi sworzeń, przechodzący przez podłużne wycięcie w dźwigni hamulcowej, przyczem obydwie części narządu przegubowego (11) na zewnętrznych swych powierzchniach w miejscach, odpowiadających końcom żłobków, są przegubowo połączone z sąsiednimi bokami równoległoboku.

Robert Engels.

Johann Rihosek.

Zastępca: Inż. M. Brokman,
rzecznik patentowy.



p-21 915

