

URZĄD PATENTOWY w WARSZAWIE OPIS PATENTOWY

Nr 30159

Kl. 20 f, 15

MRP B61h 11/02

Báňská a hutní společnost, Praga
i Jan Chleboun, Morawska Ostrawa

Samoczynny hamulec do wózków transportowych

Zgłoszono 21 listopada 1938

Udzielono 20 października 1941

Pierwszeństwo: 21 lipca 1938 (Czechosłowacja)

Przedmiotem niniejszego wynalazku jest samoczynny hamulec do wagoników transportowych, którego przykład wykonania przedstawiony jest schematycznie na załączonym rysunku.

Na rysunku tym fig. 1 przedstawia hamulec z wjeżdżającym wózkiem transportowym; fig. 2 — hamulec z wózkiem wyjeżdżającym i fig. 3 — przekrój przez wózek transportowy wzdłuż płaszczyzny III—III na fig. 2.

Samoczynny hamulec do wózków transportowych według wynalazku składa się z następujących dwóch głównych części.

Z nieruchomej górnej prowadnicy 11, osadzonej równolegle do szyn 12 tak, że nad kołami 14 wózka 15 pozostaje około 10 mm swobodnej przestrzeni, przy czym prowadnica 11 może być osadzona sprężysto, np. w miejscu A, w celu osłabiania uderzeń po stronie wjazdu wózka, jednakże suw jej jest ograniczony i niewielki, oraz z pomostu obrotowego 16, wbudowanego w szyny 12 pod górną prowadnicą 11 i przytrzymywanego w swym położeniu przez przeciwwagę. Pod pomostem obrotowym 16 znajduje się cylinder 18 z tłokiem 20, działający jako ha-

hamulec przy zastosowaniu oleju. Za pomocą zaworu 19 można regulować przepływanie oleju z dolnej komory cylindra, tj. z pod tłoka 20, do komory górnej (ponad tłok 20), i regulować też w ten sposób szybkość hamowania.

Hamulec według wynalazku działa w sposób następujący.

Hamulec umieszczony jest na dolnym końcu pochylego toru szynowego 12; nadjeżdżający wózek 15 (pełny lub pusty) wjeżdża na podniesiony pomost 16, przy czym przednia para kół 14 jest hamowana pomiędzy nieruchomą górną prowadnicą 11 a szynami pomostu 16. Własny ciężar wózka przechyla w dół coraz bardziej pomost obrotowy 16, wskutek czego olej, znajdujący się w cylindrze 18 pod tłokiem 20, przepływa poprzez zawór regulacyjny 19 do komory nad tłokiem, pomost 16 zaś zostaje obrócony w dół, póki nie ustawi się on w płaszczyźnie szyn wyjazdowych. W tej chwili działanie hamujące znika, wózek nie opiera się o górną prowadnicę 11, tak iż może toczyć się spokojnie dalej. Przeciwwaga 17 podnosi natychmiast pomost obrotowy 16, wprowadzając go w położenie pierwotne, gdy tylko tylna para kół 14 wózka zjedzie z tegoż pomostu. W celu przyspieszenia tego podnoszenia pomostu w tłoku 20 umieszczone są klapki skórzane 21, przez które olej, zebrany nad tłokiem, może z powrotem spływać pod tłok. W ten sposób hamulec zostaje przygotowany do hamowania następnego wózka transportowego.

Z a s t r z e ż e n i e p a t e n t o w e .

Samoczynny hamulec do wózków transportowych, składający się z nieruchomej lub też sprężysto osadzonej górnej prowadnicy oraz z pomostu obrotowego, znamieny tym, że pomost obrotowy (16) z przeciwwagą (17) znajduje się pod górną prowadnicą (11) i spoczywa na hamulcowym cylindrze (18) z amortyzatorem, działającym przy zastosowaniu oleju, a za pomocą przeciwwagi (17) sprowadzany jest w górne położenie, to znaczy w położenie hamowania, w którym przednia para kół wózka transportowego (15) zakleszcza się pomiędzy pomostem obrotowym (16) i górną prowadnicą (11), po czym cylinder (18) amortyzatora, posiadający dający się dowolnie regulować zawór regulacyjny (19), umożliwia opuszczanie się pomostu obrotowego (16) w dół ze zmienną szybkością przy przejściu jego do ustawienia się w płaszczyźnie szyn (13), wskutek czego para kół (14) wózka transportowego zostaje zwolniona, wózek zaś samoczynnie wyjeżdża z położenia spoczynku, a przeciwwaga (17) wprowadza pomost obrotowy (16) samoczynnie z powrotem w położenie górne i przygotowuje w ten sposób samoczynny hamulec ponownie do hamowania następnego wózka transportowego.

B á ň s k á a h u t n í s p o l e č n o s t
J a n C h l e b o u n
Zastępca: M. Skrzypkowski
rzecznik patentowy

