

24 lutego 1927 r.

URZĄD PATENTOWY



B61h 11/06

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIIS PATENTOWY

Nr 4994.

Kl. 20 f 33.

Handel-Maatschappij H. Albert de Bary & Co.
(Amsterdam, Niderlandy).

Hamulec o powietrzu sprężonym z dwoma działającymi kolejno cylindrami hamulcowymi.

Zgłoszono 23 maja 1921 r.

Udzielono 22 maja 1926 r.

Wynalazek niniejszy ma za zadanie spotęgować działania hamulca w miarę zachodzącej potrzeby, bez nadmiernego zużycia powietrza.

Hamulec jest zaopatrzony w dwa uruchomiane kolejno cylindry hamulcowe, działające w ten sposób, że jeden z nich przysuwa klocki hamulcowe do kół wagonu i wywołuje działanie hamujące w stopniu dostatecznym dla próżnych lub częściowo tylko naładowanych wagonów towarowych. Dla ciężko ładowanych wagonów towarowych wchodzi w działanie drugi cylinder hamulcowy.

W niniejszym wynalazku znajduje zastosowanie przyrząd klinowy, dzięki któremu skok drugiego tłoka hamulcowego jest znacznie mniejszy od skoku pierwszego tłoka, wskutek czego do hamowania dodatko-

wego wystarczy bardzo nieznaczna ilość powietrza. W tym celu, tłok pierwszego cylindra porusza pewien mechanizm i nadaje mu większy skok wskutek mniejszej przekładni. Mechanizm ten wprowadza klin w ogniwo trzonu większego tłoka, który wskutek tego nie odbywa już znacznego skoku jałowego, gdyż zostaje nieomal odrazu sprężony z drążkami hamulcowymi. Ponieważ zaś wskutek działania pierwszego cylindra, którego tłok przy nieznacznej przekładni posiada duży skok, klocki zostały zbliżone do obwódki kół, skok tłoka drugiego cylindra będzie znacznie mniejszy, niż w innych hamulcach podwójnych bez przyrządu klinowego. Hamulec przeto nowego typu zużywa znacznie mniej powietrza od hamulców dotychczasowych.

Rysunek przedstawia przykład wykona-

nia wynalazku w zastosowaniu do hamulca kombinowanego Kunze-Knorr'a. Hamulec ten działa zapomocą dwóch cylindrów jednocześnie. W tym wypadku, cylinder jednokomorowy posiada średnicę mniejszą, a skok większy, cylinder zaś dwukomorowy większą średnicę i mniejszy skok.

Fig. 1 przedstawia zespół w położeniu biernem, a fig. 2—w położeniu czynnem.

Mechanizmy działają w sposób następujący: Na początku hamowania przesuwają się mały tłok *a* cylindra jednokomorowego na lewo. Dźwignia 1 przenosi jego ruch, obracając się na lewym czopie drążka 2, na drążek 3 i na dźwignię 4. Połączony z tą dźwignią i posiadający kształt krzyżulca klin 5 bierze udział w tym ruchu i przesuwa się w ogniwie trzonu cylindra dwukomorowego *b*, który rozpoczyna ruch nieco później. Krzyżulec 5 posiada dolne ramiona połączone przegubowo z dźwignią kolankową 6. Jedno z ramion dźwigni 6 przesuwa tuleję 7, przymocowaną do drążka 9, ściskając przytem sprężynę 8. Drugie ramię dźwigni 6 przesuwa jednocześnie poruszający się w prowadnicy dźwigni 4 klin 10 do ogniw trzonu tłokowego, sprzęgając dźwignię 4 z drążkami hamulcowymi. W chwili więc, gdy tłok dwukomorowego cylindra rozpoczyna ruch, działa on odrazu na drążki hamulcowe, które są już naciągnięte, gdyż tłok *a* przysunął już klocki do obręczy kół. W tych warunkach wystarczy bardzo krótki skok tłoka *b*, aby doprowadzić hamowanie do najwyższego napięcia, gdyż chodzi już tylko o wyrównanie nieznacznych

zmian, jakim ulegają drążki i dźwignie hamulcowe pod wpływem naporu powietrza na tłoki.

Przy odhamowywaniu tłok *b* wyprzedza nieco tłok *a*. Wskutek tego nacisk dźwigni 4 i klina 10 na ogniwo trzonu dwukomorowego cylindra ustaje, a sprężyna 8, obracając dźwignię kątową 6, wyciąga bez przeszkód klin 10 z ogniw trzonu, wyłączając jednocześnie sprzęgnięcie drążków hamulcowych z tłokiem cylindra dwukomorowego. Oba tłoki powracają potem bez przeszkód, pod działaniem ciśnienia powietrza, do położenia biernego.

Zastrzeżenie patentowe.

Hamulec o sprężonem powietrzu, z dwoma działającymi kolejno cylindrami hamulcowymi, poruszającymi przy niejednakowych skokach, względnie przy różnej przekładni, wspólny układ drążków hamulcowych, znamieny tem, że pierwszy z działających cylindrów o większym skoku, względnie o mniejszej przekładni, sprzęga zapomocą klina (wstawki, suwaka lub podobnej części) układ drążków hamulcowych z tłokiem drugiego cylindra o mniejszym skoku, względnie większej przekładni, zanim ten drugi cylinder rozpocznie swe działanie.

Handel-Maatschappij H. Albert
de Bary & Co.

Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

Fig. 1

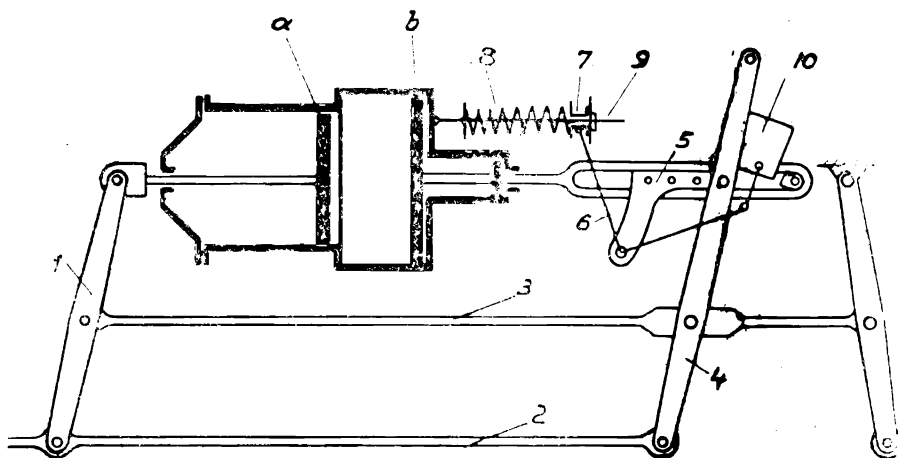


Fig 2

