

POLSKA  
RZECZPOSPOLITA  
LUDOWA



URZĄD  
PATENTOWY  
PRL

# OPIS PATENTOWY

# 64782

Patent dodatkowy  
do patentu \_\_\_\_\_

Zgłoszono: 10.XI.1969 (P 136 809)

Pierwszeństwo: \_\_\_\_\_

Opublikowano: 15.III.1972

Kl. 20 h, 5

MKP B 61 k, 7/06

CZYTELNIA

UKD  
Urzędu Patentowego  
Polskiej Rzeczypospolitej

**Współtwórcy wynalazku:** Józef Czarnecki, Wiesław Ciuk, Henryk Majchrzak, Tadeusz Grabski, Rajmund Anzorge, Bogusław Przyłucki

**Właściciel patentu:** Huta im. Bolesława Bieruta, Częstochowa (Polska)

## Urządzenie do hamowania wagonów umieszczone na torze kolejowym

1

Przedmiotem wynalazku jest urządzenie do hamowania wagonów umieszczone na torze kolejowym, pozwalające zatrzymać na odcinku jego zasięgu działania luźno biegnące wagony w dowolnym miejscu.

Znane dotychczas urządzenie do hamowania wagonów będących w luźnym ruchu na torze wykonane jest w postaci płozy hamulcowej o kształcie wydłużonego klina, którego przekrój poprzeczny jest ceownikiem obejmującym szynę toru. Płozą jest umieszczona bezpośrednio na szynie toru w miejscu, w którym rozpoczyna się hamowanie wagonu. Wagon będący w luźnym ruchu na torze wtacza się kołem na płozę, przesuając się wraz z nią wytrąca szybkość. Po zahamowaniu wagon ztacza się uwalniając płozę, którą zdejmują z szyny toru.

Urządzenie do hamowania wagonów będących w luźnym ruchu na torze kolejowym posiada szereg niedogodności. Wagon wtaczając się na płozę uderza w nią z dużą siłą zależną od szybkości i wagi wagonu. Uderzona płozą szczególnie przy zniekształceniu profilu w wyniku jej pracy często odrywa się od szyny toru lecąc stwarza niebezpieczeństwo dla obsługujących płozę. Przy hamowaniu wagonów w wywrotnicach wagonowych przeznaczonych do rozładunku materiałów sypkich lub w tunelach prześwit, który jest nie wiele większy od szerokości wtaczanego wagonu, niebezpieczeństwo dla obsługujących płozę jest znacznie większe niż

2

w przypadku hamowania wagonów na przestrzeni wolnej. Ma to szczególne znaczenie, gdy wtaczane załadowane wagony wprawiają w ruch wagony już rozładowane. Obsługujący zdejmują z szyny toru płozę, za pomocą której zahamowano wagon do rozładunku i umieszcza ją między wtaczającym się wagonem do rozładunku, a wagonem już rozładowanym w czasie, kiedy ten pierwszy uderza w wyładowany wagon wprawia go w ruch, celem opuszczenia wywrotnicy.

Celem wynalazku jest usunięcie tych niedogodności i opracowanie urządzenia do hamowania wagonów w dowolnym miejscu, eliminując konieczność ręcznego umieszczania płozy na szynie toru.

Cel ten został osiągnięty przez zastosowanie prowadnicy zamocowanej równolegle do zewnętrznej krawędzi szyny toru, po której to prowadnicy przesuwa się wózek wraz z płozą hamulcową, przy czym płozą ta ma zapewniony ruch poprzeczny lub obrotowy względem prowadnicy. Wózek wraz z płozą jest zdalnie przesuwany na dowolne miejsce na całej długości prowadnicy, a następnie płozą jest przemieszczana względem prowadnicy i zdejmowana lub układana na szynie toru.

Urządzenie według wynalazku umożliwia bezpieczne dla obsługujących umieszczenie płozy hamulcowej w dowolnym miejscu bez potrzeby zbliżania się lub wchodzenia pod toczące się wagony.

3

Mechanizmy napędzające płożę hamulcową wzdłuż toru jak i przemieszczające ją na lub z szyny toru są umieszczone w dowolnej odległości od miejsca hamowania wagonów i nie stwarzają niebezpieczeństwa dla obsługujących. Ma to szczególne znaczenie, kiedy wagony przetaczają się przez wąskie pomieszczenie, przykładowo wywrotnicę, a wyładowane wagony spychane są z niej za pomocą nadjeżdżających wagonów do wyładowania.

Przedmiot wynalazku jest przedstawiony w przykładzie wykonania na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia urządzenie do hamowania wagonów w widoku z boku, fig. 2 widok z góry tego urządzenia, a fig. 3 schemat napędu płoży.

Urządzenie posiada prowadnicę 1 ułożoną równolegle do zewnętrznej krawędzi szyny toru na podporach 2 i jest zamocowana do szyny lub torowiska.

Na prowadnicy 1 osadzony jest przesuwne wózek 3, który połączony jest poprzez przegub z płożą hamulcową 4. Wózek 3 połączony jest liną z mechanizmem napędowym 5, umożliwiającym

4

przesunięcie wózka 3 z płożą hamulcową 4 w dowolne miejsce na całej długości prowadnicy 1. Prowadnica 1 połączona jest z układem dźwigni 6, umożliwiającym jej obrót wokół własnej osi i przemieszczenie płoży hamulcowej 4, która będzie umieszczona na szynie toru lub z niej zdejmowana.

#### Zastrzeżenie patentowe

Urządzenie do hamowania wagonów umieszczone na torze kolejowym, pozwalające zatrzymać na odcinku jego zasięgu działania luźno biegnące wagony w dowolnym miejscu, **znamiennie tym**, że prowadnica (1) zamocowana na podporach (2) ułożona jest równolegle do zewnętrznej krawędzi szyny toru, na której to prowadnicy (1) osadzony jest przesuwne wózek (3) wraz z płożą hamulcową (4), połączony z mechanizmem napędzającym (5) wzdłuż prowadnicy (1), przy czym prowadnica ta połączona jest również z układem dźwigni (6), przemieszczającym płożę hamulcową (4) dla ułożenia jej lub zdjęcia z szyny toru.

