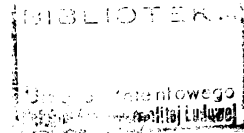


URZĄD PATENTOWY



B61h 7/10



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 3905.

Kl. 20 f 12.

Wincenty Lesiński
(Poznań, Polska).

MKP B61h 7/10

Hamulec sankowy dla dróg żelaznych, wykluczający możliwość zaciskania się.

Zgłoszono 3 lutego 1920 r.
Udzielono 11 stycznia 1926 r.

Przy hamulcach sankowych, używanych dotychczas, zdarza się często, że hamowane wagony zatrzymują się na hamulcu i zwolnić je wtedy można tylko z wielką trudnością i stratą czasu.

Przedmiotem niniejszego wynalazku jest hamulec sankowy, który wyklucza możliwość zaciskania się.

Na rysunku przedstawiony jest jeden przykład wykonania.

Fig. 1 przedstawia widok boczny hamulca; fig. 2 — widok z przodu.

Hamulec posiada kształt klina i składa się z płyty podstawowej *b* zaopatrzonej w wypukłość *a* i bocznej listwy *c*, która utrzymuje go na szynie; listwa boczna, przylegająca do wewnętrznej części szyny jest krótszą, aby nie mogła się stykać z obrzeżem

koła, co zapobiega możliwości wykolejenia się wagonu.

Na podstawowej płycie *b* znajduje się występ *d*, posiadający z przodu szczelinę *e*, a z tyłu odpowiedni uchwyt *j*.

W szczelinę *e* wstawiony jest ruchomy klocek odbijający *f* umocowany zapomocą listwy *g*, mającej szczelinę *h*, przez którą przechodzi trzpień *i*; klocek odbijający jest dopasowany swą powierzchnią do wypukłości obręczy koła.

Na fig. 1 i 2 przedstawione są oprócz tego jeszcze szyna *k* i koło wagonowe *l*.

Hamulec działa w sposób następujący:

Przy pomocy uchwytu *j* hamulec kładzie się na szynę *k*. Koło zbliżającego się wagonu nabiega na wypukłość *a* płyty podstawowej *b* i na ruchomy klocek odbijający *f*, któ-

ry stawia opór wagonowi. Kłosek odbijający f jest ruchomy, aby przy pierwszym zetknięciu się z wagonem mógł cofać się w tył, ale równocześnie aby stawiał opór wagonowi.

Dopóki bezwładność masy wagonu działa w kierunku jazdy, koło l pozostaje na wypukłości a i wskutek tego wagon wywiera swym ciężarem ciśnienie na podstawowy klin b , który ślizga się po szynie. Ciśnienie to rozdziela się na całą powierzchnię, dostosowaną do kształtu szyny i stykającą się z szyną, co wywołuje bardzo silne działanie hamujące.

Gdy wagon stanie, to wskutek ciężaru jego wagon będzie musiał cofnąć się i stoczyć się z wypukłości, dzięki temu nie może być żadnego zaciskania się hamulca sankowego między kołem wagonu a szyną.

Ponieważ hamulec ten nie zaciska się po stoczeniu się wagonu, więc można go po za-

trzymaniu tego ostatniego zdjąć nie potrzebując przedtem poruszać z miejsca wagonu.

W innym wykonaniu kłosek odbijający posiada sprężyny, które działają jako zderzaki.

Zastrzeżenie patentowe.

Hamulec sankowy (płazy hamujące), znamienny tem, że wypukła podstawowa płyta (b) z dłuższą zewnętrzną i krótszą wewnętrzną listwą (c) lub z dwiema krótszymi listwami (c) posiada występ (d), który z przodu ma ruchomy i w odpowiedni sposób umocowany kłosek odbijający, dostosowany do wypukłości obręczy koła, a w innym wykonaniu zaopatrzony jest w sprężyny, działające jako zderzaki, i który z tyłu posiada odpowiedni uchwyt.

Wincenty Lesiński.

Zastępca: A. Bolland,
rzecznik patentowy.

