

Warszawa, 16 września 1936 r.

URZĄD PATENTOWY



B61h1/20

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 23398.

Kl. 20 f, 1.

Knorr-Bremse Aktiengesellschaft *)
(Berlin - Lichtenberg, Niemcy).

Kłosek hamulcowy.

Zgłoszono 28 września 1934 r.

Udzielono 20 czerwca 1936 r.

Pierwszeństwo: 24 października 1933 r. (Niemcy).

Wynalazek dotyczy kłosa hamulcowego, pozbawionego w dużym stopniu wad, właściwych znanym kłosom hamulcowym.

W tych znanych kłosach hamulcowych, przylegających w czasie hamowania na całej swej długości do obręczy koła, dużą wadą jest nierównomierne ciśnienie, z jakim poszczególne części powierzchni kłosa ciskają na koło. Największe siły występują na środku stykającej się z obręczą powierzchni kłosa, ponieważ tylko w tym miejscu ciśnienie, wywierane na koło przez kłosek hamulcowy, jest ciśnieniem prostopadłym do obręczy koła, natomiast ciśnienia, wywierane przez pozostałe czę-

ści powierzchni kłosa hamulcowego, zmniejszają się w kierunku końców kłosa, nie działają bowiem na koło w kierunku promienia, lecz równolegle do osi podłużnej wagonu. Poza tem dzięki silnemu rozgrzewaniu się podczas hamowania kłosek hamulcowy wydłuża się, przyczem końce jego oddalają się od obręczy koła. Wobec tego środkowa część kłosa zużywa się więcej, niż części końcowe, kiedy zaś zdjęty z obręczy kłosek ostygnie, to jego powierzchnia poślizgowa nie pasuje już dokładnie do obręczy koła i przy ponownym hamowaniu przylegają do niej tylko końce kłosa. Przy pewnej długości kłosa hamulcowego opisane wyżej zjawisko może

*) Właścicielka patentu oświadczyła, że wynalazcą jest p. Ernst Möller.

podczas hamowania nagłego spowodować złamanie klocka, a poza tem powoduje ono zmiany wielkości tarcia. Dla usunięcia wymienionych wyżej wad konstruowano różne klocki hamulcowe.

Tak np. dzielono powierzchnię klocka hamulcowego, stykającą się z obręczą, wrębami na poszczególne części, ponieważ tak skonstruowany klocek zmienia przy rozgrzaniu swój kształt tylko w nieznacznym stopniu. Natomiast klocek taki staje się mniej wytrzymały, wskutek czego końcowe jego części często się odłamują. Dla zapobieżenia temu klocek hamulcowy zaopatruje się w płytkę stalową, co oczywiście podwyższa cenę klocka.

Zastosowanie wrębów nie usuwa zresztą nierównomiernego rozkładu ciśnień.

Poza tem dzielono klocki w taki sposób, aby po każdej stronie koła znajdowały się po dwa klocki, osadzone przegubowo na wspólnej dźwigni, na którą przenosi się siła hamowania.

Rozkład ciśnienia, działającego na koło, jest przy takim urządzeniu korzystniejszy, a docieranie się klocka odbywa się szybciej.

Stosowane dotychczas połączenie takiego bliźniaczego klocka hamulcowego ze wspomnianymi wyżej wrębami polepsza wprawdzie działanie klocka, ale nie rozwiązuje zadania w zupełności.

Myślą przewodnią wynalazku jest zastąpienie klocka hamulcowego dowolną ilością poszczególnych mniejszych klocków, na które siła hamowania działała wzdłuż promienia w kierunku do środka koła. Dzięki podziałowi klocka na pewną dość znaczną ilość swobodnie osadzonych ruchomych części dopasowywanie klocka do średnicy koła odbywa się bez trudu. Powierzchnie, stykające się z kołem, są tak małe, że wydłużenie każdej części klocka pod wpływem ciepła nie wpływa na działanie klocka.

Przedmiot wynalazku uwidoczniiony zo-

stał na rysunku w dwóch postaciach wykonania. Jedna z nich przedstawiona jest na fig. 1 i 2 i stanowi rozwinięcie znanego klocka bliźniaczego w klocek potrójny, poczwórny i t. d., którego poszczególne części połączone są ze sobą parami, przy czem poszczególne pary łączą się ze sobą zapomocą łącznika, przypominającego belkę wagową.

W drugiej postaci wykonania, przedstawionej na fig. 3, poszczególne części klocka połączone są ze sobą przegubami lub taśmą stalową, tworząc łańcuch. Z końcami tego łańcucha połączone są drążki, przenoszące na niego siłę hamowania.

Jest rzeczą oczywistą, że w klocku hamulcowym według wynalazku można każdą część klocka wykonać również jako część dwudzielną i utworzyć go z właściwego klocka i obsady.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Klocek hamulcowy, znamieny tem, że złożony jest z większej ilości części, pośrednio lub bezpośrednio związanych ze sobą zapomocą przegubów i dociskanych podczas hamowania do obręczy koła zapomocą dźwigni hamulcowej.

2. Klocek hamulcowy według zastrz. 1, znamieny tem, że sąsiednie części klocka połączone są ze sobą parami lub większymi grupami zapomocą dźwigni, z którą są złączone przegubowo.

3. Klocek hamulcowy według zastrz. 1, znamieny tem, że połączone ze sobą przegubowo części klocka tworzą łańcuch, do którego końców przyłączone są drążki, przenoszące za pośrednictwem tego łańcucha na koło siłę hamującą.

Knorr-Bremse
Aktiengesellschaft.
Zastępca: M. Skrzykowski,
rzecznik patentowy.

Fig 1

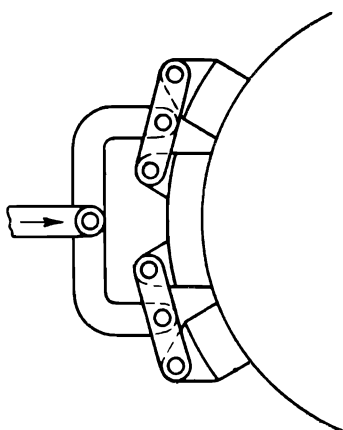


Fig. 2

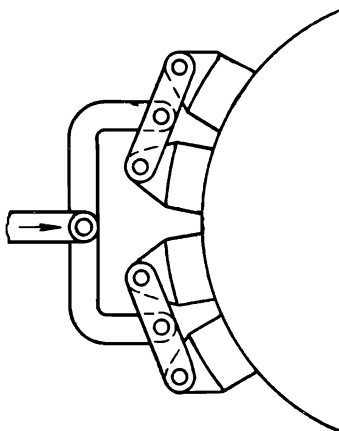


Fig. 3

