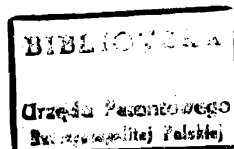


Warszawa, dnia 1 marca 1954 r.



B61h 11/00



POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 35979

20 f 18

Kl. 5 d. 10/50

Zakład Budowy Kopalni*)

MRP B61h 11/00

(Polska)

Hamulec cierny

Udzielono patentu z mocą od dnia 12 listopada 1951 r.

Hamulec cierny według wynalazku do wozów znormalizowanych o pojemności 1 — 2,5 tony, przeznaczony do użytku na kolejach wąskotorowych, jest zmontowany między szynami torów. Wywołuje on tarcie na osie wozów za pośrednictwem mimośrodów.

Na rysunku przedstawiono hamulec według wynalazku przy czym fig. I przedstawia przekrój podłużny hamulca wraz z wozem, fig. II — przekrój poprzeczny hamulca wraz z wozem, fig. III — rzut poziomy hamulca ciernego, fig. IV — widok perspektywiczny hamulca, a fig. V i VI — szczegóły hamulca.

W wozach znormalizowanych osie między kołami o przekroju kwadratowym są zamontowane na stałe do podłużnic wozu. Powierzchnia spodnia obu płaszczyzn osi została według wynalazku wykorzystana do hamowania (fig. I). Hamowanie jest elastyczne, ponieważ belka hamulcowa 1 wywiera nacisk na osie wozu, powodując tarcie i nie zezwala na posuw hamowanego wozu.

*) Właściciel patentu oświadczył, że twórcą wynalazku jest Stanisław Brodziński.

Hamulec powyższy składa się z następujących części: z belki hamulcowej 1, z dwóch szczęk nastawczych — przedniej 2 i tylnej 3, z dźwigni 4 i z pręta mimośrodowego 5. Belka hamulcowa jest wyłożona wymienną warstwą twardego drewna lub miękkiego metalu, który służy do wywołania tarcia i ochrony belki hamulcowej przed ścieraniem. Belka może być wykonana jako pojedyncza lub rozdwojona, zależnie od okoliczności zachodzącej przy wozach o niskich podłużnicach. Belka hamulcowa jest zakotwiczona na stałe przy zastosowaniu do hamowania pojedynczych wozów lub też jest zakotwiczona za pośrednictwem suwaka 6, gdy jest przeznaczona do hamowania większej liczby wozów (pociągu). Jest ułożona na pręcie mimośrodowym 5, połączonym z dźwignią sterowniczą 4. Belka posiada dwie szczęki nastawcze 2, 3, służące do regulowania minimalnej odległości między hamulcem a osiami wozu. Do tego celu służy klin 7. Przednia szczeka nastawcza 2 połączona jest na stałe z belką hamulcową 1, umieszczoną poziomo na pręcie mimośrodowym 5. Tylna szczeka nastawcza 3 jest połączona na stałe z belką hamulco-

wą 1, ułożoną pochyło na pręcie nośnym 8. Sprężyny 9 służą do wywołania ruchu wstecznego belki hamulcowej po jej zwolnieniu od hamowania. Dźwignia sterownicza 4 jest sprzężona z zębatką 10 do pośredniego nastawiania hamulca i połączona na stałe z prętem mimośrodowym 5, osadzonym w łożyskach 11.

Hamulec powyższy stosuje się w przypadkach, wymagających regulowania szybkości staczania się wozów pojedynczych lub całego pociągu po torach wąskotorowych o większym spadku. Może być zastosowany pod ziemią i na powierzchni, w górnictwie i w innych przemysłach, na kolejach wąskotorowych przy hamowaniu ręcznym.

Działanie hamulca polega na docisnięciu siłą ludzką za pośrednictwem dźwigni 4 i pręta mimośrodowego 5 belki hamulcowej 1 do osi kół wozu, staczającego się po szynach nad hamulcem. Jeżeli hamulec jest przeznaczony dla większej liczby wozów, to stosuje się suwakowe zakotwiczenie belki 1 za pomocą suwaka 6 o szczękach nastawczych, regulującego wysokość hamulca. Po

wywołaniu tarcia na belce hamulcowej staczającego się wozu wóz swoim ruchem do przodu spowoduje przesunięcie całej belki hamulcowej o długość określoną suwakiem 6; belka zostanie docisnięta w pozostałej swej części do osi kół wozów, wywołując tarcie na całej swej długości dzięki działaniu szczęki tylnej 3, umieszczonej pochyło do płaszczyzny belki 1 na pręcie nośnym 8.

Zastrzeżenie patentowe

Hamulec cierny do hamowania staczających się wozów lub pociągu, znamieny tym, że w celu wywołania hamowania wskutek tarcia osi kół wozu posiada belkę hamulcową (1), pojedynczą lub rozdwojoną, dociskaną dowolnie za pośrednictwem dźwigni (4) i pręta mimośrodowego (5) i zaopatrzoną w szczęki nastawcze (2, 3) do zakotwiczenia tej belki na stałe lub przesuwnie.

Zakład Budowy Kopalni

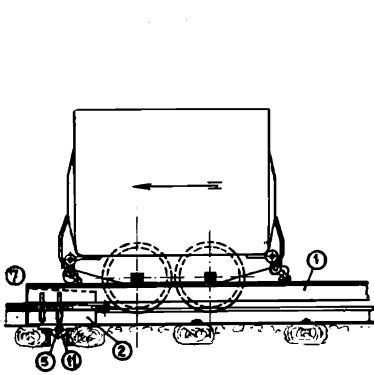


Fig. I

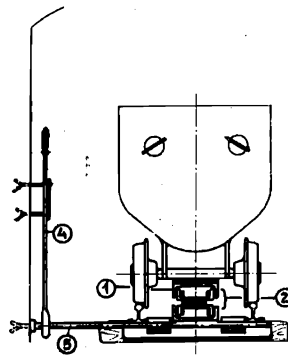


Fig. II

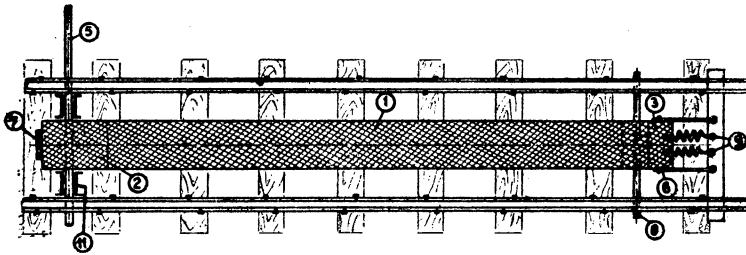


Fig. III

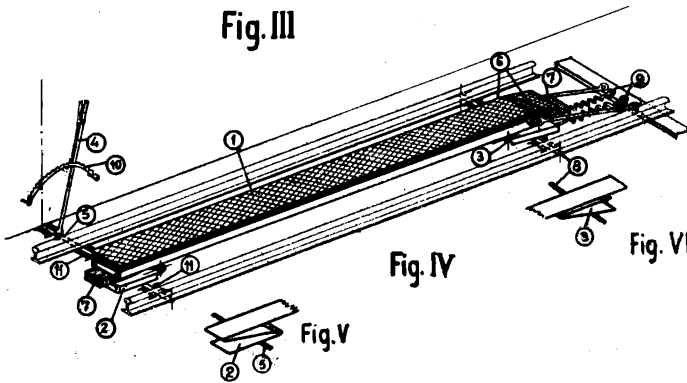


Fig. IV

Fig. VI



Fig. V