

10 listopada 1931 r.

B61H 1/06

URZĄD PATENTOWY



## RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

# OPIS PATENTOWY

Nr 14461.

Kl. 20 f 30.

Zygmunt Rytel  
(Warszawa, Polska)  
i Warszawska Spółka Akcyjna Budowy Parowozów  
(Warszawa, Polska).

**Samoczynne urządzenie do nastawiania hamulców powietrznych,  
służące do zmiany siły hamowania ciężarowych wozów kolejowych.**

Zgłoszono 10 czerwca 1930 r.

Udzielono 10 września 1931 r.

Ciężarowe wozy kolejowe, hamowane zapomocą hamulców powietrznych, posiadają urządzenie, służące do zmiany siły hamowania w zależności od tego, czy wóz jest próżny, czy też ładowny. Urządzenie takie jest uruchomiane przez obsługę pociągu, która nastawia odręcznie odpowiedni wał 1 z korbą 2 lub 3 w położenie „próżny” lub „ładowny”.

Ponieważ nastawianie powyższe jest zależne od uwagi tej obsługi, może się zdarzyć, że hamulec po wyładowaniu wozu nie będzie przestawiony w położenie „próżny” i wóz taki, hamowany następnie zbyt wielką siłą, może wskutek ślizgania się kół po

szynach powodować wykolejenie oraz niejednostajne zużycie się obręczy kół i szyn.

Przedmiotem niniejszego wynalazku jest pomocnicze urządzenie, dające się zastosować w obecnie używanych hamulcach, powodujące to, że hamulec, nastawiony odręcznie na „ładowny”, z chwilą włączenia wozu do pociągu, hamowanego powietrzem, pracuje zwiększoną siłą hamowania tak długo, dopóki wóz nie będzie z pociągu wyłączony, wówczas bowiem hamulec samoczynnie przełącza się w położenie „próżny”.

Rysunek przedstawia schemat tego urządzenia. Na wale 1 przyrzędu do nastawiania

wiania siły hamowania znanych hamulców osadzone jest ramię 7 z przeciwwagą 8 lub sprężyną, które to narzędzia są zespolone ze sprężyną 12, znajdującą się w cylindrze 9, i mają za zadanie ustawiać wał 1 w położenie, odpowiadające nastawieniu na „próżny”.

Ramię z przeciwwagą jest zespolone z trzonem 11 tłoka 10 w ten sposób, iż trzon 11 posiada odpowiedni wykrój, w którym może przesuwac się wspomniane ramię. Z chwilą dopływu do cylindra 9 powietrza sprężonego z przewodu głównego lub pomocniczego 23 hamulca powietrznego, powietrze to podnosi tłok 10 z trzonem 11 do góry i utrzymuje ramię z przeciwwagą w położeniu, odpowiadającym nastawieniu na „ładowny”. Zboku cylindra 9 znajduje się zawór 14, połączony z ramieniem 7 zapomocą drążka 13, który w położeniu wału 1 „próżny” zamyka dopływ powietrza z przewodu 23, w położeniu zaś „ładowny” otwiera połączenie z przewodem 23.

Korba 2 lub 3 wału 1, ustawiona odręcznie w położenie „ładowny”, podnosi ramię z przeciwwagą i zahacza ją o zapadkę 18, a równocześnie przełącza zawór 14 w położenie, odpowiadające otwarciu przewodu głównego 23. Z chwilą, gdy wóz z urządzeniem, w ten sposób nastawionem, będzie włączony do pociągu, hamowanego powietrzem, powietrze wpływa do cylindra 9 przez zawór 14, naciska na tłok 10 i podnosi go do góry, wskutek czego trzon 11 uderza końcem swym o dźwignię 19, powodując wyłączenie zapadki 18 z pod przeciwwagi 8.

Zwolniona przeciwwaga 8 osuwa się częściowo wraz z ramieniem 7, które spoczywa na dole wykroju trzonu 11 i trwa w tem położeniu tak długo, dopóki ciśnienie w cylindrze 9 nie zmniejszy się poniżej ciśnienia zgóry określonego.

Z chwilą zmniejszenia tego ciśnienia przeciwwaga 8 wraz ze sprężyną 12 przesuwają tłok 10 nadół, powodując równocze-

śnie przełączenie zaworu 14 i zamykając dopływ powietrza z przewodu 23. Położenie to odpowiada nastawieniu hamulca na „próżny”. Hamulec musi być na nowo odręcznie ustawiony w położenie „ładowny”.

#### Zastrzeżenia patentowe.

1. Samoczynne urządzenie do nastawiania hamulców powietrznych, służące do zmiany siły hamowania ciężarowych wozów kolejowych, zaopatrzone w wał z korbami do nastawiania odręcznego, znamienne tem, że na wale tym osadzone jest ramię (7) z przeciwwagą (8), która po nastawieniu odręcznie korby (2) lub (3) w położenie „ładowny”, zahacza o zapadkę (18), otwierając równocześnie zapomocą drążka (13) zawór (14), umieszczony zboku cylindra powietrznego (9) i łączący cylinder ten z przewodem głównym lub pomocniczym (23), z chwilą zaś odhaczenia przeciwwaga (8) ustawia samoczynnie narzędzia z nią połączone w położenie „próżny”.

2. Samoczynne urządzenie według zastrz. 1 znamienne tem, że tłok (10) cylindra powietrznego (9) posiada trzon (11) z wycięciem, w które wchodzi ramię (7) z przeciwwagą (8).

3. Samoczynne urządzenie według zastrz. 1 i 2, znamienne tem, że posiada dźwignię (19), która jest połączona z zapadką (18) w ten sposób, iż trzon (11), przesuwany do góry wraz z tłokiem (10) zapomocą sprężonego powietrza, uderza końcem swym o dźwignię (19), powodując wyłączenie zapadki z pod przeciwwagi (8), przyczem trzon ten utrzymuje dźwignię (7) wraz z przeciwwagą (8) w stanie zawieszenia tak długo, dopóki ciśnienie w cylindrze (9) nie zmniejszy się poniżej ciśnienia zgóry określonego.

Zygmunt Rytel.  
Warszawska Spółka Akcyjna  
Budowy Parowozów.

