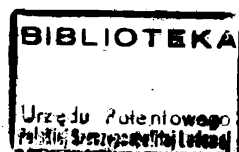




881j 11012



POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 44348

Kl. 20 g, 8

„Stabeg“ Apparatebaugesellschaft m. b. H.*)

Wiedeń, Austria

Hamujący kozioł uporowy

Patent trwa od dnia 6 października 1959 r.

Wynalazek dotyczy hamującego kozła uporowego, który przesuwany jest z użyciem siły tarcia elementów ciernych na płaszczyznach ślizgowych, wykonanych w kierunku uderzenia na umiejscowionych końcach szyn.

Z doświadczenia okazało się korzystne, aby na drodze przesuwu kozła zwiększać stopniowo siłę hamowania elementów ciernych, działającą przeciw nabywającemu pojazdowi.

Według wynalazku osiąga się to w ten sposób, że linie wynikające z przecięcia się płaszczyzny przebiegającej równolegle do osi toru, stojącej prostopadle do płaszczyzny toru, z płaszczyzną główek szyn, będącą płaszczyzną ślizgową i z płaszczyzną pochyłą główek szyn, przechodzą na kierunku uderzenia przynajmniej na jednym końcu szyny po każdej stronie toru.

Na rysunku pokazanych jest kilka przykładów wykonania kozła uporowego według wynalazku,

*) Właściciel patentu oświadczył, że twórcą wynalazku jest Wilhelm Slansky.

mimo że wynalazek nie ogranicza się tylko do tych.

Na rysunkach fig. 1 przedstawia widok z boku, fig. 2 — widok z góry, fig. 3 — widok z przodu, częściowo w przekroju z wbudowanymi elementami urządzenia hamującego, fig. 4 przedstawia w widoku z przodu możliwą odmianę urządzenia z fig. 3, a fig. 5 — inną możliwą odmianę elementów urządzenia hamującego w widoku z przodu.

Fig. 1 i 2 pokazują kozioł uporowy, zbudowany w postaci trójkąta, przesuwający się z elementami urządzenia hamującego 16 na szynie jezdnej 1 i na szynie cierniej 2. Element urządzenia hamującego, pokazany na fig. 3, ślizga się na szynie jezdnej 1 i na szynie cierniej z urządzeniem hamującym 2, które przytwierdzone są śrubami 18 do podkładu 17.

Dolna część ramy zbudowana jest z dwóch szyn starożytecznych 5, które połączone są ściśle z ramą hamującą kozła uporowego. Starożyteczne szyny 5 umieszczone są między szyną

jezdnią 1 i szyną cierną 2. Pochyłość 7 główek szyn 5 jest dociskana do pochyłości 6 główek szyn 1, 2 przez elementy klinowe 10, które są dociskane między górną powierzchnią 9 główek szyn 1, 2 i powierzchnię pochyłą 8 stopy szyn 5, za pośrednictwem sworznia 13, sprężystej podkładki 15 i nakrętki 14. Wymiar główki a szyn 1, 2 zwiększa się w kierunku uderzenia. Ma to ten skutek, że przy przesuwie koźła uporowego zwiększa się nacisk między ślizgowymi powierzchniami 11 klinowych części ciernych 10 i powierzchniami ślizgowymi główek szyn 9, a przy przeniesieniu nacisku poprzez szyny 5 również nacisk powierzchniowy pomiędzy pochyłościami główek szyn 6, 7 a przez to tarcie i zniszczenie sił zależne od przesuwu. W przykładzie wykonania szyna 1, 2 wzmocniona jest klinowo; ale jest również możliwe wykonanie wzmocnienia według jakiegokolwiek innego dowolnego sposobu.

Fig. 4 pokazuje inną możliwość zwiększenia nacisku powierzchniowego bez zmiany profilu szyny. Odstęp b pomiędzy szyną jezdnią 1 i szyną cierną z urządzeniem hamującym 2 zmienia się przez to, że albo szyny cierne nie są położone równoległe, albo są celowo wygięte. Budowa hamującego koźła uporowego i dolnej części ramy jest ta sama, co pokazana na fig. 3 i dla jasności została opuszczona. W tym przykładzie wykonania, pochyłości główek 7 szyn 5 zostają dociskane przy przesuwie przez pochyłości główek 6 zbiegających się szyn 1, 2 w kierunku podkładów. Docisk ten zostaje dalej przeniesiony na elementy cierne. Występuje ten sam skutek co na fig. 3.

Fig. 5 pokazuje możliwość zastosowania szyn zbiegających się 1, 2 w kierunku przesuwu. Staroużyteczne szyny 5 dolnej części ramy prowadzone są przy tym po stronie zewnętrznej szyn 1, 2. Poza tym działanie jest takie same jak na fig. 4.

Przykłady wykonania pokazane na rysunkach są tylko kilku możliwymi wykonaniami, które pozostawiają otwarte pole dla licznych możliwych odmian. Możliwe jest szczególnie użycie samej tylko szyny jezdnej jako szyny z urządzeniem hamującym, przez nałożenie podkładki klinowej lub innej dowolnej, przebiegającej równomiernie lub przez zbieglanie główek albo jej pochyłości. Można również skombinować szynę jezdnią, wykonaną jako szynę z urządzeniem hamującym, z drugą szyną zmieniającą odstęp.

Szczególnie na torach głównych, które są często zamykane przez koźło uporowe, stosuje się jedną lub kilka szyn z urządzeniem hamującym,

prócz szyn jezdnych. W tym przypadku nie można wykorzystać szyny jezdnej do hamowania.

Liczba elementów ciernych ograniczona jest miejscem. Przewidziany musi być przynajmniej jeden element cierny, jednak korzystnie jest stosować kilka.

Zastrzeżenia patentowe

1. Hamujący koźło uporowy, który przesuwają się z użyciem siły tarcia elementów ciernych na płaszczyznach ślizgowych, wykonanych w kierunku uderzenia na umiejscowionych końcach szyn, znamienne tym, że do prowadzenia elementów ciernych służy szyna jezdna (1) i/lub co najmniej jedna szyna (2) z urządzeniem hamującym, umieszczona po każdej stronie toru obok szyny jezdnej (1), a linie wynikające z przekroju płaszczyzny, przebiegającej równoległe do środka toru, prostopadle do płaszczyzny toru z płaszczyzną główek szyn (9), będącą płaszczyzną ślizgową, i z płaszczyzną pochyłą główek szyn (6) przechodzą na kierunku uderzenia przynajmniej na jednym końcu szyny po każdej stronie toru.
2. Hamujący koźło uporowy według zastrz. 1, znamienne tym, że do prowadzenia elementów ciernych wykonane są szyny z urządzeniem hamującym (2), oddzielnie od szyn jezdnych (1).
3. Hamujący koźło uporowy według zastrz. 1 i 2, znamienne tym, że odstęp dwóch szyn ułożonych po jednej stronie toru, służących do prowadzenia elementów ciernych, zmniejsza się w kierunku przesuwu przy płaszczyznach (6, 9) wykonanych na bokach zwróconych do siebie.
4. Hamujący koźło uporowy według zastrz. 1 i 2, znamienne tym, że odstęp dwóch szyn ułożonych po jednej stronie toru, służących do prowadzenia elementów ciernych, zwiększa się w kierunku przesuwu, przy płaszczyznach (6, 9) wykonanych na bokach odwróconych od siebie.
5. Hamujący koźło uporowy według zastrz. 1, znamienne tym, że przynajmniej jedna szyna przebiegająca równoległe do osi toru, po każdej stronie toru, posiada wzrastającą w kierunku uderzenia wysokość główek (a).

„Stabeg”

Apparatebaugesellschaft m.b.H.

Zastępca: mgr inż. Adolf Towpik
rzecznik patentowy

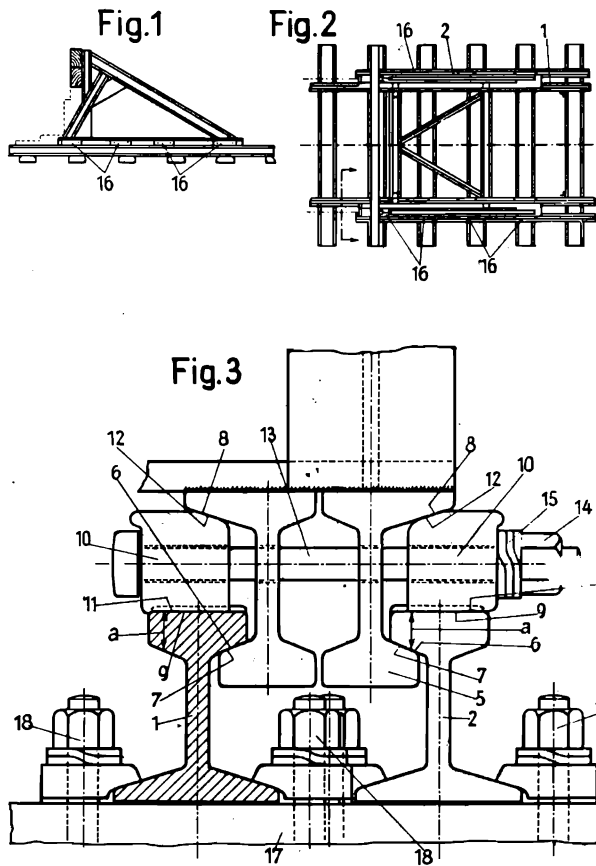


Fig.4

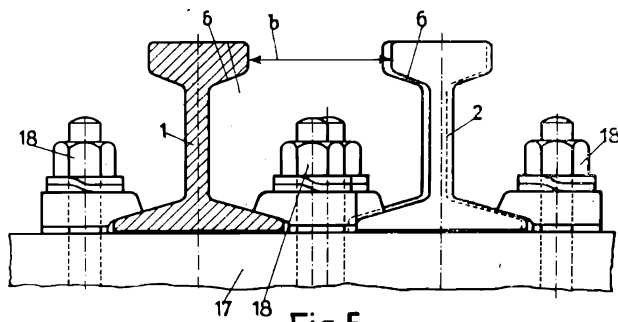


Fig.5

