

5 lipca 1932 r.

URZĄD PATENTOWY



B61h 11/06

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 16152.

Kl. 20 f 29.

Wilhelm Hildebrand
(Berlin-Lichterfelde, Niemcy).

Jednokomorowy hamulec, działający sprężonem powietrzem, z dwoma zaworami rozrządczemi, podlegającemi zmianom ciśnienia powietrza w przewodzie głównym.

Patent dodatkowy do patentu Nr 13459.

Zgłoszono 9 kwietnia 1930 r.

Udzielono 2 kwietnia 1932 r.

Pierwszeństwo: 24 kwietnia 1929 r. (Niemcy).

Najdłuższy czas trwania patentu do 28 marca 1946 r.

W hamulcu według patentu Nr 13459, w którym jeden zawór rozrządczy podlega tylko ciśnieniu, panującemu w przewodzie głównym, drugi zaś — ciśnieniu w przewodzie głównym, stałemu ciśnieniu w komorze rozrządczej oraz ciśnieniu w cylindrze hamulcowym, obydwa zawory rozrządcze zarówno przy hamowaniu zwykłym, jak i przyspieszonym, wpływają na napełnianie cylindra hamulcowego. Przy hamowaniu zwykłym ciśnienie, panujące w cylindrze hamulcowym, jest więc zależne od dwóch różnych wielkości, po pierwsze

od stosunku pojemności zbiornika pomocniczego do zawartości cylindra hamulcowego i po wtóre od stosunku powierzchni obydwóch tłoków drugiego zaworu rozrządczego. Te wielkości mogą nigdy nie być równe i mogą się wzajemnie znosić.

Wynalazek dotyczy ulepszenia hamulca według patentu głównego, które polega na tem, że napełnianie cylindra hamulcowego przy hamowaniu zwykłym zależy od ciśnienia, panującego w przewodzie głównym i zbiorniku pomocniczym, jak również od ciśnienia w cylindrze hamulcowym i od

zaworu rozrządczego, podlegającego ciśnieniu, panującemu w komorze rozrządczej, podczas gdy zawór rozrządczy, podlegający tylko ciśnieniu w przewodzie głównym i zbiorniku pomocniczym, współdziała wyłącznie przy hamowaniu przyspieszonym, gdy powietrze, pobrane z przewodu głównego, uchodzi nazewnątrz lub do cylindra hamulcowego.

Hamulec według wynalazku jest schematycznie przedstawiony na rysunku w położeniu zwolnienia.

Przy stosowaniu hamowania zwykłego tłok K_1 zaworu rozrządczego St_1 , podlegającego jedynie ciśnieniu w przewodzie głównym i zbiorniku pomocniczym, przesuwają się wskutek nieznacznego zmniejszenia ciśnienia w przewodzie głównym tylko do sprężystego zderzaka F . Przytem otwór a w suwaku rozrządczym S_1 pokrywa się z wylotem kanału, prowadzącego do otworu wylotowego O_1 , i sprężone powietrze z części B_1 zbiornika pomocniczego B uchodzi nazewnątrz; można również skierować to powietrze do cylindra hamulcowego C , jak to uwidoczniono na rysunku linią przerywaną. Zawór rozrządczy St_2 działa w sposób znany z patentu głównego.

Przy hamowaniu przyspieszonym, wskutek silnego odpływu powietrza z przewodu głównego, otwór a suwaka S_1 pokrywa się z wylotem kanału b , prowadzącego do

znanego urządzenia do szybkiego hamowania. Tłok d pod działaniem ciśnienia powietrza przesuwają się w dół, otwiera zawór g i powietrze, przepływające z przewodu głównego, może otworzyć zawór h i wejść do cylindra hamulcowego lub przez otwór wylotowy, nie pokazany na rysunku, uchodzi do atmosfery.

Zastrzeżenie patentowe.

Jednokomorowy hamulec, działający sprężonym powietrzem, z dwoma zaworami rozrządczymi, podlegającymi zmianom ciśnienia powietrza w przewodzie głównym według patentu Nr 13459, znamienny tem, że suwak rozrządczy (S_1) zaworu rozrządczego (St_1), podlegającego jedynie ciśnieniu w przewodzie głównym oraz w zbiorniku pomocniczym, posiada otwór (a), który pokrywa się z wylotem kanału (b), prowadzącego do znanego urządzenia ($d—g—h$) do szybkiego hamowania, wtedy jedynie, gdy suwak rozrządczy zajmuje położenie hamowania szybkiego, powodując przytem przepływ sprężonego powietrza z przewodu głównego (L) do cylindra hamulcowego (C) lub do atmosfery.

Wilhelm Hildebrand.
Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

