

Warszawa, 20 września 1935 r.

URZĄD PATENTOWY



F16 d 55/32

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 21852.

Kl. 63 c, 54/06.

William Leicester Avery
(Thorley, Wielka Brytania).

Hamulec dla samochodów i samolotów, uruchomiany cieczą pod ciśnieniem.

Zgłoszono 7 listopada 1932 r.

Udzielono 17 sierpnia 1935 r.

Pierwszeństwo: 12 listopada 1931 r. (Wielka Brytania).

Wynalazek niniejszy dotyczy hamulca do samochodów i samolotów, odznaczającego się prostą budową, jak też pewnością działania i zabezpieczonego zupełnie od zanieczyszczeń.

Na rysunku uwidoczniony jest przykład wykonania wynalazku. Fig. 1 przedstawia hamulec do samolotu w przekroju podłużnym, a fig. 2 — w widoku z boku i częściowym przekroju. Przez piastę *a*, przymocowaną do samolotu zapomocą drążka *b* lub w podobny sposób, przeprowadzona jest oś koła samolotu. Na obu stronach pierścieniowej nasady *c* piasty umieszczane są pierścienie *d*, przylegające do piasty *a*. W pierścieniach tych są osadzone łożyska kulkowe *e* dla osłony *f*, przymocowanej do koła za-

pomocą odpowiednich łapek lub w podobny sposób.

Na wewnętrznej ścianie osłony *f* osadzone są tarcze stalowe *g*, działające wspólnie z pierścieniami hamulczymi *h*, wykonanymi z odpowiedniego materiału, jak np. skóry. Pierścienie *h* osadzone są na tarczach *i*, umocowanych między nasadą *c* a pierścieniami *d*. Przez otwór w środku tarcz *i* przechodzi piasta *a*. Do stałego połączenia nasady *c*, pierścieni *d* i tarcz *i* służą śruby *k*.

Przyciskanie pierścieni hamulczych *h* do płaszczyzn *g* osiąga się zapomocą działania cieczy, wypełniającej osłonę *l* z cienkiej blachy stalowej lub innego materiału, posiadającego właściwości podobne, jak blacha stalowa. Osłona *l* posiada kształt pier-

ścienia i odpowiada pierścieniom hamulczym oraz połączona jest nasadą m (fig. 2) z przewodem n , doprowadzającym ciecz pod ciśnieniem. Nasada c posiada wcięcie dla nasady m , a przewód n przeprowadzony jest przez pierścienie d .

Hamowanie może być osiąganę również zapomocą odpowiedniego działania mechanicznego lub zapomocą elektryczności. Wszelkie części hamulca są zamknięte w osłonie i chronione od zanieczyszczeń. Do tego celu służą również nasady d' pierścieni d . Między temi nasadami a osłoną f umieszczone jest szczeliwo o .

Wynalazek nadaje się również do zastosowania w sprzęgłach, przyczem ciecz doprowadza się z silnika, dla którego stosuje się sprzęgło.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Hamulec do kół samochodowych i samolotów, którego osłona zaopatrzona jest w powierzchnie hamulcze, współdziałające z takimiż powierzchniami na tarczach z

materiału elastycznego, przyczem do uruchomienia tych tarcz, przymocowanych do piasty hamulca, służy rozciągalna osłona, znamieny tem, że każda z tarcz (i) połączona jest oddzielnie z pierścieniem (d) piasty (a), wchodzącej pomiędzy tarcze (i), tak iż tarcze te znajdują się stale w pewnem oddaleniu jedna od drugiej, a każda z tarcz przenosi część momentów obrotu.

2. Hamulec według zastrz. 1, znamieny tem, że osłona (l) posiada nasadę (m), sięgającą pomiędzy tarcze (i), i połączona jest z przewodem (n), doprowadzającym ciecz pod ciśnieniem i przeprowadzonym przez piastę (a).

3. Hamulec według zastrz. 1 i 2, znamieny tem, że ściany osłony (f) obracają się na piaście (a) za pośrednictwem łożysk kulkowych (e), które służą do wyrównywania nacisków na osłonę (f) przy rozciąganiu się osłony (l).

William Leicester Avery.

Zastępca: Inż. H. Sokal,
rzecznik patentowy.

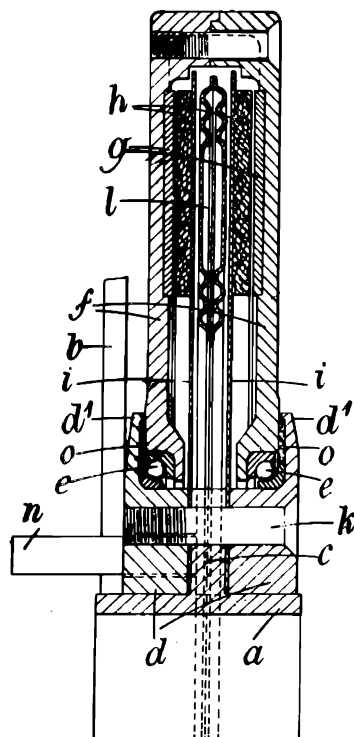


Fig. 1.

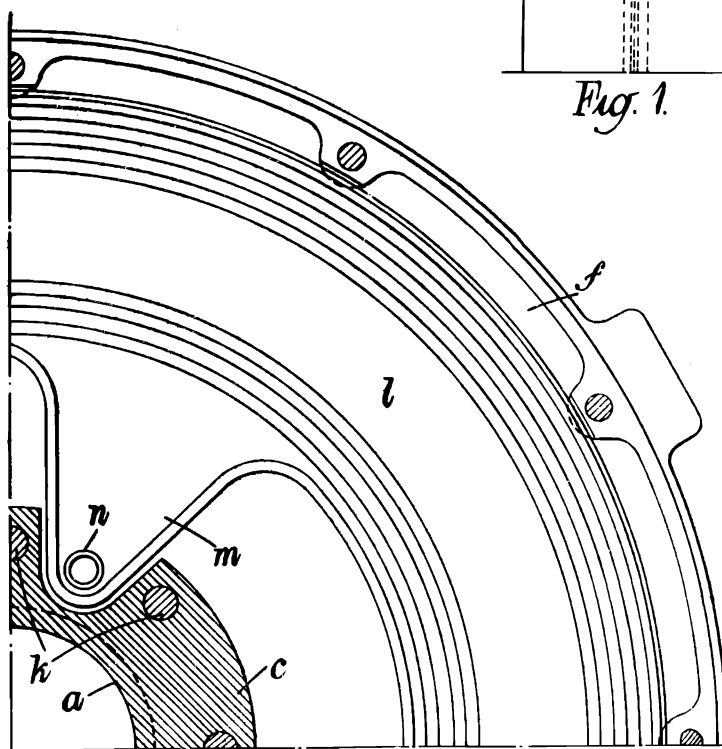


Fig. 2.