

Warszawa, dnia 20 września 1952 r.

B60t 7/20



POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ OPIS PATENTOWY

Nr 34962

Kl. 63C, 51/15

Główny Instytut Mechaniki

(Warszawa, Polska)

Samoczynny hamulec do przyczepy

Udzielono z mocą od dnia 8 maja 1950 r.

Wynalazek dotyczy hamulca do przyczepy, który tłumia oddziaływanie przyczepy na pojazd ciągnący podczas jego hamowania.

W dotychczasowych konstrukcjach hamulców do przyczep stosuje się sprężyny, które przy zwolnionym hamulcu siła pociągowa napina, a przy najeżdżaniu przyczepy na ciągnik sprężyna rozprężając się działa na drążek hamulcowy.

W innych znanych konstrukcjach ruchy drążka hamulcowego są tłumione, lub sam drążek jest elastyczny przez wbudowanie weń części sprężystych.

Stosowane są także hamulce z zapadką zębatą, dającą się włączać i wyłączać i utrzymujące hamulec w położeniu hamowania bez dalszego działania siły napierającej. Urządzenie zapadkowe według wynalazku jest połączone z drążkiem hamulcowym w sposób odmienny niż w znanych hamulcach.

Przy najeżdżaniu przyczepy część drążka z urządzeniem zapadkowym utrzymuje położenie hamowania tak długo, aż druga część drążka, przymocowana do haka pociągowego, zwolni ją

samoczynnie z tego położenia pod działaniem siły pociągowej. Hamulec działa samoczynnie. Drążek hamulcowy składa się z dwóch części, przy czym urządzenie zapadkowe rygluje przy zmianie długości drążka w jednym kierunku.

Przy zwalnianiu pojazdu ciągnącego, powstały napór przyczepy wystarcza do włączenia hamulca przyczepy.

Dzięki urządzeniu zapadkowemu hamulec działa w dalszym ciągu bez jakiegokolwiek naporu na pojazd ciągnący.

Po dostatecznie długim okresie hamowania, gdy przyczepa ma mniejszą prędkość niż pojazd ciągnący, następuje samoczynne zwolnienie zapadki i zluźnianie hamulca.

Siła naporu działa więc tylko przez krótki okres czasu, potrzebny do włączenia hamulca.

Przedmiot wynalazku jest uwidoczniony na rysunku, przy czym fig. 1 przedstawia hamulec przyczepy w położeniu zluźowanym czyli w czasie jazdy normalnej, fig. 2 — układ w chwili hamowania z drążkiem hamulcowym, przesuniętym w położenie hamowania wreszcie fig. 3 — układ

w chwili, gdy przyczepa silnie zahamowana ma mniejszą prędkość od prędkości pojazdu ciągnącego z drążkiem hamulcowym pociągniętym w położenie zluźniania.

Dźwignia hamulcowa 2 hamulca przyczepy 9 jest pociągana przez drążek 3, 4. Część 3 drążka hamulcowego jest połączona z dźwignią 2 poprzez sprężynę 10, która tłumi większe uderzenia.

Część 4 drążka jest zaopatrzona na przednim końcu w ucho pociągowe i jest połączona wysuwnie z częścią 3 drążka i przeciwdziałając w kierunku przeciwnym do ruchu części 3 drążka podczas najeżdżania ustawia ją w położenie hamowania. Na części 3 drążka umieszczona jest zębata 8, która współdziała z zapadką 1, dociskaną sprężyną 6. W położeniu jazdy normalnej zapadka 1 jest wysunięta z zębata 8 za pomocą występu 7.

Dźwignia hamulcowa 2 powraca pod wpływem sprężyny 13 w położenie zluźniania, przesuując część 4 drążka ze zderzakiem 12 do krańcowego położenia poprzedniego i odchylając zapadkę 1

od zębata 8. Zapadka 1 jest ułożyskowana obrotowo w stałym punkcie 5 na podwoziu.

Zastrzeżenie patentowe

Samoczynny hamulec do przyczepy z dwudzielnym drążkiem hamulcowym o zmiennej w jednym kierunku długości i z urządzeniem zapadkowym, utrzymującym hamulec w położeniu hamowania, znamieny tym, że drążek hamulcowy jest złożony z dwóch przesuwnych teleskopowo części (3, 4), przy czym jedna z tych części (3), połączona z dźwignią (2) hamulca poprzez sprężynę śrubową (10) jest zaopatrzona w zębata (8), współpracującą w ten sposób z zapadką (1), ułożyskowaną obrotowo w stałym punkcie (5), iż w położeniu hamowania następuje zazębienie się jej z zapadką (1), wskutek działania sprężyny (6), a w położeniu zluźniania zapadka (1) wychyla się z zazębienia pod naciskiem występu (7) na części (4) drążka, przymocowanej do pojazdu ciągnącego.

Główny Instytut Mechaniki

