

15 listopada 1927 r.

2

URZĄD PATENTOWY



B 61k 7/02

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 6323.

Kl. 20 h 5.

Zygmunt Piotrowicz
(Lwów, Polska).

Hamulec sankowy.

Zgłoszono 21 marca 1923 r.
Udzielono 18 listopada 1926 r.

Powszechnie dotąd używane na kolejach hamulce sankowe (płazy hamujące) nie odpowiadają swemu zadaniu, ponieważ łamią się przy uderzeniu kół o nie, najczęściej odpryskują, lub spadają z szyn.

Niniejszy wynalazek ma na celu usunięcie wspomnianych wad hamulców sankowych.

Na rysunku fig. 1 przedstawia hamulec sankowy umieszczony na szynie w widoku zboku; fig. 2 — w widoku zgóry; fig. 3 — w widoku z tyłu, a fig. 4 — w widoku z przodu. Spodnia część 1, spoczywająca na szynie 2, posiada wygięte ku dołowi obrzeża, które obejmują główkę szyn i utrzymują go na niej, a jednocześnie zapobiegają zsunięciu hamulca z szyny zwłaszcza w chwili uderzenia o niego wagonu. Z jednego końca tej części 1 jest przymocowa-

ny od spodu, zapomocą nitów 4, klin 5, a oprócz tego jest przymocowany, również zapomocą nitów 6 i 7, kabłąk 8, oparty z obu stron o odpowiednie odsadki części 1. Górna część kabłąka 8 przedstawia odpowiednio pochyloną powierzchnię i jest zaopatrzona w wycięcie nieco większe od ucha nakładki 9, o którą uderza obręcz koła w chwili najechania wagonu na hamulec. Ucho nakładki 9 po włożeniu w wycięcie kabłąka jest obustronnie pogrubione zapomocą podkładek 10, przymocowanych do ucha zapomocą nitów tak, że nakładka podczas hamowania może przesuwаться się po kabłąku naprzód lub wstecz, jak również na boki tak, aby położenie jej w chwili uderzenia koła dostosowało się do jego obręczy. Nakładka 9 w planie posiada kształt poduszki o zaokrąglonych

rogach, zaś od spodu jest płaska, a to w tym celu, aby mogła się przesuwac po pochyłej płaszczyźnie kabłąka i aby mogła możliwie centrycznie przenieść nacisk koła na pochyłą powierzchnię kabłąka. Odległość nakładki 9 od końca klina 5 jest tak obrana, że toczące się koło najeżdża najpierw na klin 5, a potem dopiero uderza o nakładkę 9, wskutek czego hamulec nie może się posuwać luźno przed kołem, ale tylko z równoczesnym naciskiem na szynę, wskutek czego następuje silne tarcie, a więc hamowanie wagonu i wreszcie zatrzymanie go.

Przy tej konstrukcji najważniejszy jest dobór materiału i kształt głównej części 8. Wszystkie części hamulca należy wykonać ze stali, co zapewni lekkość i trwałość hamulca, w odróżnieniu od dotych-

czas używanych hamulców sporządzanych z lanego żelaza, albo z lanej stali, co powodowało bardzo często odpryskiwanie materiału, a zatem wywoływało konieczność częstych napraw i szybkie zużywanie się hamulców.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Hamulec sankowy, znamieny tem, że posiada kabłąk (8), zaopatrzony w nieco luźno przymocowaną, a więc w obu kierunkach, wzdłuż i wpoprzek, podatną nakładkę (9).

2. Hamulec sankowy według zastrz. 1, znamieny tem, że jest wykonany ze stali.

Zygmunt Piotrowicz.

Fig. 1.

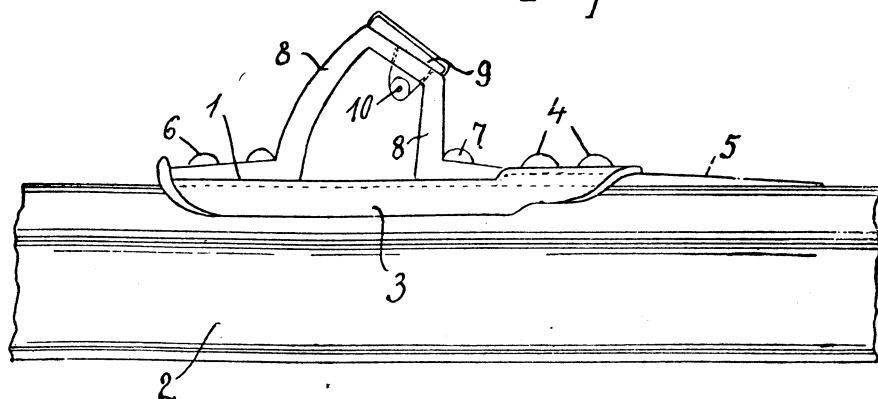


Fig. 2.

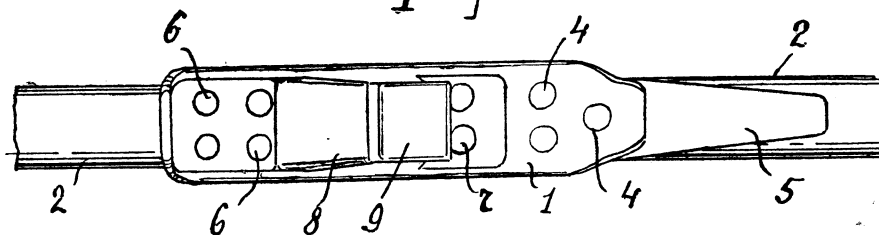


Fig. 3.

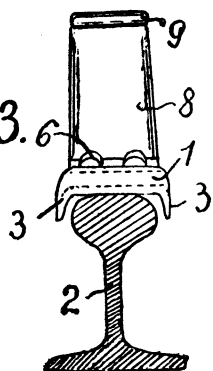


Fig. 4.

