

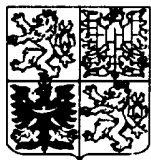
PATENTOVÝ SPIS

(11) Číslo dokumentu:

280 973

ČESKÁ
REPUBLIKA

(19)



ÚŘAD
PRŮMYSLOVÉHO
VLASTNICTVÍ

(21) Číslo přihlášky: **1760-94**

(22) Přihlášeno: 29. 12. 92

(30) Právo přednosti:
22. 01. 92 SE 92/9200180

(40) Zveřejněno: 15. 12. 94

(47) Uděleno: 26. 03. 96

(24) Oznámeno udělení ve Věstníku: 15. 05. 96

(13) Druh dokumentu: **B6**

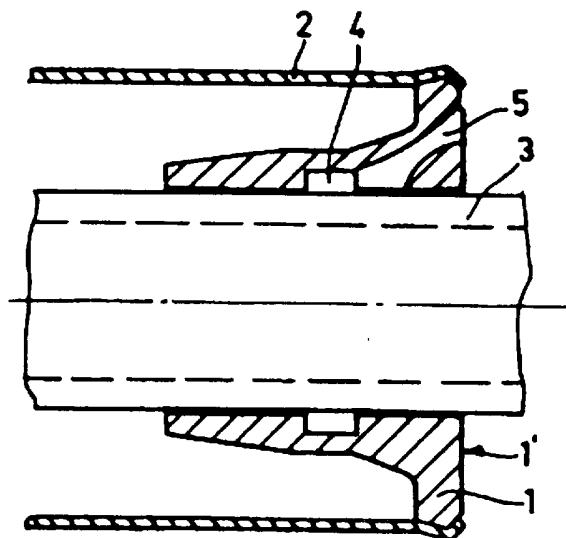
(51) Int. Cl.⁶:
B 61 H 15/00
F 16 D 65/38

(73) Majitel patentu:
SAB WABCO HOLDINGS B.V.,
Heerhugowaard, NL;

(72) Původce vynálezu:
Karlsson Uno, Malmö, SE;

(54) Název vynálezu:
**Koncový díl axiálního seřizovacího
ústrojí vůle brzd pro kolejová vozidla**

(57) Anotace:
Koncový díl (1) axiálního seřizovacího ústrojí vůle brzd je na svém vnějším obvodu připojen k válcovému plášťovému dílu (2) seřizovacího ústrojí a těsně spolupůsobí s trubicí (3), která je otáčivě a axiálně pohyblivá vzhledem ke koncovému dílu (1). Koncový díl (1) je opatřen vnitřní obvodovou drážkou (4) okolo trubky (3) a tato drážka (4) je spojena s vnějším několika kanály (5), otevřenými do koncové stěny (1') koncového dílu (1).



Koncový díl axiálního seřizovacího ústrojí vůle brzd pro kolejová vozidla

Oblast techniky

Vynález se týká koncového dílu axiálního seřizovacího ústrojí vůle brzd, připojeného na jeho vnějším obvodu k válcovému plášťovému dílu seřizovacího ústrojí a těsně spolupůsobícího s trubicí, která je otáčivě a axiálně pohyblivá vzhledem ke koncovému dílu.

Dosavadní stav techniky

Seřizovací ústrojí vůle brzd kolejových vozidel pracují v mimořádně nepříznivých podmínkách pod vozidly, což znamená, že těsnicí prostředky musí být uzpůsobeny k tomu, aby chránily všechny vnitřní součástky proti vlhkosti, vodě, sněhu, prachu a tak dále. Problém je zvýšen mimořádně dlouhými intervaly mezi vnitřními údržbovými pracemi na seřizovacích ústrojích vůle.

Na koncovém dílu nebo hlavě válcového plášťového dílu typu, definovaného výše, bylo až dosud obvyklé vytvořit co možná nejúčinnější těsnění mezi trubicí a koncovým dílem, například prostřednictvím dvou účinných těsnicích prstenců v koncovém dílu. Vzhledem ke vzájemným pohybům mezi těmito částmi však může vzniknout určitý podtlak uvnitř seřizovacího ústrojí vůle, vedoucí k nasávání vlhkosti, vody a prachu dovnitř napínače, aniž by byla jakákoli možnost dostat ji znovu ven. Je samozřejmé, že takové nečistoty uvnitř seřizovacího ústrojí vůle mohou způsobit poškození.

Podstata vynálezu

Vynález je založen na odlišném přístupu, spočívajícím v tom, že vytvoření podtlaku uvnitř seřizovacího ústrojí vůle by se mělo odstranit a že jakékoliv nečistoty, vstupující do koncového dílu okolo trubky, by měly mít příležitost dostat se ven, aniž by se dostaly do samotného seřizovacího ústrojí vůle.

Tohoto cíle je podle vynálezu dosaženo tím, že koncový díl je opatřen vnitřní obvodovou drážkou okolo trubky a tato drážka je připojena k vnějšku několika kanály, otevřenými do koncové stěny koncového dílu.

Tyto kanály mají účel v tom, že umožňují, aby nečistoty, shromážděné v drážce, mohly volně vystupovat směrem ven. Jelikož cesta těmito kanály je velmi snadná, nebudou žádné nečistoty pokračovat v pohybu do nitra seřizovacího ústrojí vůle.

Přehled obrázků na výkresech

Vynález je blíže vysvětlen v následujícím popisu na příkladech provedení s odvoláváním na připojené výkresy, ve kterých znázorňuje obr. 1 čelní pohled na koncový díl podle vynálezu a obr. 2 boční pohled na axiální seřizovací ústrojí vůle, opatřené takovým koncovým dílem, znázorněným v řezu rovinou II-II z obr. 1.

Příklady provedení vynálezu

Válcový koncový díl 1 nebo hlava je připojena k trubicovitému plášťovému dílu 2 běžného axiálního seřizovače brzdové vůle kolejového vozidla. Je upraven pro spolupůsobení s otáčivě a axiálně se pohybující trubicou 3 a má proto vnitřní průměr, odpovídající vnějšímu průměru této trubky 3.

V určitém odstupu od koncové stěny 1' koncového dílu 1 je vytvořena okolo trubky 3 obvodová drážka 4 pro shromažďování jakýchkoliv nečistot nebo kontaminujících látek, jakož i vody, které vnikly z vnějšku podél trubky 3.

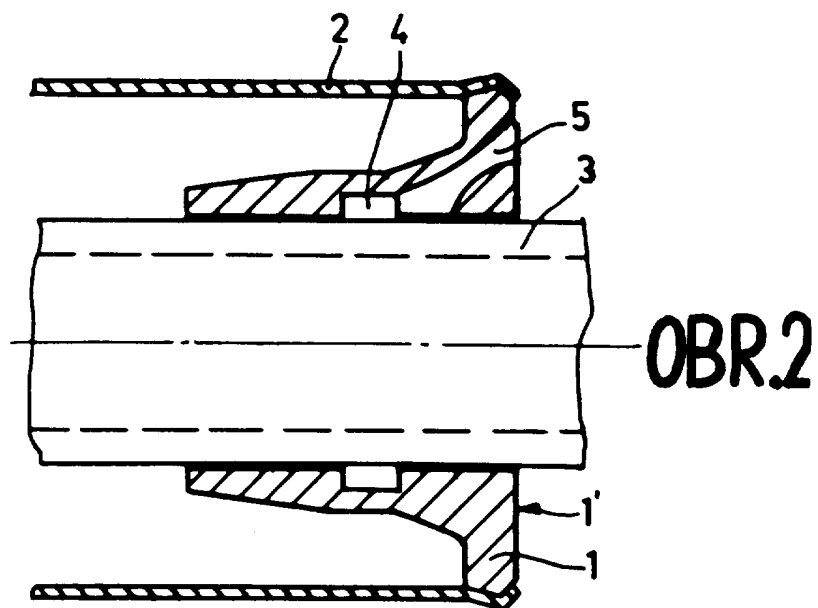
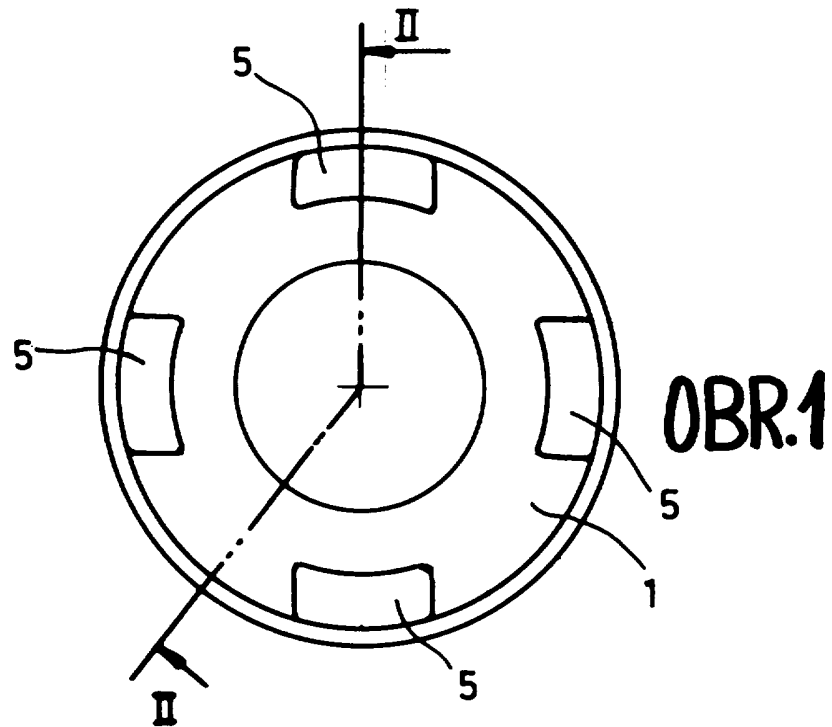
Aby kontaminující látky volně opouštěly drážku 4, je zde vytvořeno několik kanálů 5, spojujících drážku 4 s koncovou stěnou 1'. Ve znázorněném případě jsou vytvořeny čtyři kanály 5, takže kontaminující látky, shromážděné v drážce 4, mohou volně vystupovat kanálem 5 bez ohledu na úhlovou polohu koncového dílu 1. Sklon kanálů 5 je zvolen tak, že je zaručen volný výtok.

Jsou možné obměny, aniž by se vybočilo z rozsahu vynálezu. Může být například možné opatřit koncový díl 1 jedním nebo více vnitřními těsnicími prstenci.

P A T E N T O V É N Á R O K Y

Koncový díl axiálního seřizovacího ústrojí vůle brzd pro kolejová vozidla, připojený na jeho vnějším obvodu k plášťovému válcovému dílu seřizovacího ústrojí a těsně spolupůsobící s trubicou, která je otáčivě a axiálně pohyblivá vzhledem ke koncovému dílu, **v y z n a č e n ý t í m**, že koncový díl (1) je opatřen vnitřní obvodovou drážkou (4) okolo trubky (3) a tato drážka (4) je spojena s vnějškem několika kanály (5), otevřenými do koncové stěny (1') koncového dílu (1).

1 výkres



Konec dokumentu