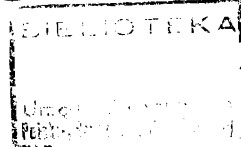


25 października 1932 r.

URZĄD PATENTOWY



B61h 13/04



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 16575.

Kl. 20 f 49.

Zygmunt Rytel
(Warszawa, Polska)
i Warszawska Spółka Akcyjna Budowy Parowozów
(Warszawa, Polska).

**Samoczynne urządzenie do nastawiania hamulców powietrznych,
służące do zmiany siły hamowania ciężarowych wozów kolejowych.**

Patent dodatkowy do patentu Nr 14461.

Zgłoszono 25 lipca 1931 r.

Udzielono 20 czerwca 1932 r.

Najdłuższy czas trwania patentu do 10 września 1946 r.

Samoczynne urządzenie do nastawiania hamulców według patentu Nr 14461 ma tę wadę, że powietrze, dopływające z przewodu do cylindra, którego trzon tłokowy uruchamia mechanizm zapadkowy, może uchodzić przez nieszczelności tłoka nazewnątrz, powodując stałe straty powietrza w czasie użycia hamulca, oraz umożliwia dowolne przełączenie hamulca z położenia „próżny” na „ładowny”, pomimo że wóz nie jest naładowany.

Przedmiot niniejszego wynalazku stanowi urządzenie uproszczonej konstrukcji, które pozwala na usunięcie wyżej wymienionych wad.

Rysunek przedstawia schemat tego urządzenia.

Znajdujący się w wozach kolejowych wał 10 z tarczą zębatą 11, przełączany odręcznie zapomocą korby 12 z położenia „próżny” na „ładowny”, porusza wskutek zazębienia z tarczą 7 umieszczone na wale

19 ramię 13 wraz z przeciwwagą 8, podnosząc ją zdołu do góry i powodując nagromadzenie energii potencjalnej, umożliwiającą w chwili zwolnienia tarczy 7 z tego położenia wykonanie ruchu odwrotnego przeciwwagi, a więc samoczynne przerzucenie korby 12 w położenie „próżny”.

Przyrząd ryglujący tarczę 7 posiada kadłub 1, obejmujący przeponę 2, uszczelnioną na obwodzie zapomocą denka 14, które z przeponą tą tworzy komorę, połączoną zapomocą przewodu 15 ze zbiornikiem pomocniczym powietrza sprężonego. W kadłubie 1 jest osadzona wahliwie na sworzniu 17 dźwignia 16. Dźwignia ta jest zaopatrzona na obu końcach w zapadki 3 i 5, mogące zaskakiwać w nacięcia 4 względnie 6 tarczy zębatej 7. Zapadka 5 dotyka jednym końcem przepony 2 i jest dociskana do niej sprężyną 18 oraz sterowana zapomocą tej przepony.

W chwili odręcznego przestawiania wału 10 zapomocą korby 12 w położenie „ładowny” tarcza 7 przesunie się tak, że nacięcie 4 znajdzie się pod zapadką 3, która pod naciskiem sprężyny zaskoczy w to nacięcie i zarygluje tarczę 7 urządzenia w położeniu „ładowny”. Gdy przewód 15 będzie włączony do przewodu powietrznego i sprężone powietrze wywierać zacznie ciśnienie na przeponę 2, wówczas naciśnięta zapadka 5, która wysunie zapadkę 3 z nacięcia 4 tarczy 7. Ponieważ nacięcie 6 tarczy 7 ma większy odstęp od zapadki 5, aniżeli nacięcie 4 od zapadki 3, przeto po wysunięciu się zapadki 3 tarcza 7 przekreśli się częściowo pod działaniem przeciwwagi 8, jednak, natrafiwszy na zapadkę 5, zarygluje się ponownie i pozostaje w tem położeniu dopóty, dopóki ciśnienie powietrza, działające na przeponę, nie spadnie poniżej granicy, zgóry określonej napięciem sprężyny 18.

Na tarczy 7 znajduje się również nacięcie 9, w które zaskakuje zapadka 5 pod

działaniem powietrza sprężonego w chwili, gdy wóz zostaje opróżniony i ramię 13 zajmuje położenie „próżny”, wobec czego dowolne przełączenie hamulca z położenia „próżny” na „ładowny” jest uniemożliwione, jeśli wóz jest włączony do pociągu, zaopatrzonego w hamulce powietrzne.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Samoczynne urządzenie do nastawiania hamulców powietrznych, służące do zmiany siły hamowania ciężarowych wozów kolejowych według patentu Nr 14461, zaopatrzone w wał z korbami i zębatą tarczę do nastawiania odręcznego, znamienne tem, że tarcza zębata (11) zazębia się z drugą tarczą zębatą (7), zaopatrzoną w trzy nacięcia (9, 4, 6), w które zaskakuje zapadka (3 względnie 5) przyrządu ryglującego, przyczem ramię (13) z przeciwwagą (8), osadzone na wale (19), utrzymuje tarczę (7) w położeniu „ładowny” dopóty, dopóki zapadka (5) jest wysunięta z nacięcia (6).

2. Samoczynne urządzenie według zastrz. 1, znamienne tem, że nacięcia (4 i 6) na tarczy (7) są względem siebie tak przesunięte, iż z chwilą wysuwania się zapadki (3) z nacięcia (4) zapadka (5) znajduje się w nacięciu (6), jednak zaryglowanie tarczy (7) zapomocą zapadki (5) następuje dopiero po całkowitem wysunięciu się z nacięcia (4) zapadki (3).

3. Samoczynne urządzenie według zastrz. 1 i 2, znamienne tem, że w kadłubie (1) przyrządu ryglującego osadzona jest wahliwie na sworzniu (17) dźwignia (16), przy pomocy której zapadka (3 względnie 5) zaskakuje w nacięcia tarczy (7), przyczem sterowanie zapadką (5) odbywa się zapomocą przepony (2), na którą z jednej strony działa sprężone powietrze, z drugiej zaś sprężyna (18).

4. Samoczynne urządzenie według

zastrz. 1—3, znamienne tem, iż nacięcie (9) tak jest rozmieszczone na tarczy (7), że w chwili, gdy wóz zostaje opróżniony i ramię (13) zajmuje położenie „próżny”, a ciśnienie sprężonego powietrza działa na przeponę (2), zapadka (5) zaskakuje w to nacięcie, wskutek czego dowolne przełącze-

nie hamulca z położenia „próżny” na „ładowny” jest uniemożliwione.

Zygmunt Rytel.
Warszawska Spółka Akcyjna
Budowy Parowozów.

