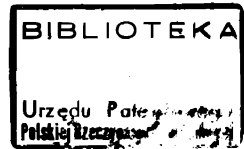


12 czerwca 1930 r.

URZĄD PATENTOWY



B61h 13/38 2



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 11835.

Kl. 20 f 6.

Svenska Aktiebolaget Bromsregulator
(Malmö, Szwecja).

Urządzenie do nastawiania drążków hamulcowych.

Zgłoszono 30 grudnia 1927 r.

Udzielono 25 marca 1930 r.

Pierwszeństwo: 24 lutego 1927 r. (Niemcy).

Przedmiotem wynalazku jest urządzenie do samoczynnego nastawiania drążków hamulcowych, szczególnie do wagonów kolejowych o bardzo małym odstępie między kołami, w których rama główna uniemożliwia normalne osadzenie samoczynnego przyrządu do nastawiania drążków hamulcowych, łączących dźwignię, połączoną z cylindrem hamulcowym, z dźwigniami hamującymi koło. Wynalazek umożliwia osadzenie samoczynnego przyrządu do nastawiania w drążkach hamulcowych bez zmiany położenia cylindra hamulcowego oraz istniejących już łączników i drążków hamulcowych w ten sposób, że albo przy zwykłym hamulcu jednokomorowym stosuje się trzecią dźwignię hamulcową, przyczem jed-

na z istniejących już dźwigni hamulcowych przedłuża się lub skraca, albo też przy zastosowaniu hamulców z trzema dźwigniami hamulcowymi jedną lub dwie dźwignie przedłuża się lub skraca, wskutek czego jeden z drążków hamulcowych może otrzymać większą długość, i wtedy samoczynny przyrząd do nastawiania daje się włączyć w tak przedłużony drążek hamulcowy.

Fig. 1 przedstawia schematycznie wagon z hamulcem o jednej komórce; fig. 2 — wagon zaopatrzony w hamulec z trzecią pośrednią dźwignią hamulcową; fig. 3—5 — rozmaite sposoby wykonania wynalazku przy zastosowaniu hamulca uwidocznionego na fig. 2, a fig. 6—8 — rozmaite sposoby wykonania wynalazku przy zastosowa-

niu hamulca uwidocznionego na fig. 1. W przykładach wykonania wynalazku uwidocznionych na fig. 6—8 przyrząd do nastawiania jest włączony w lewy drążek hamulca, lecz oczywiście można go również osadzić w podobny sposób i w prawym drążku. Należy zaznaczyć, że dla uproszczenia narząd powodujący nastawianie wykonano w kształcie prowadnicy ramowej, posiadającej skośne wycięcia. Rodzaj i kształt tej części jest jednak obojętny, gdyż w myśl niniejszego wynalazku można, oczywiście, użyć do tego samego celu również i inne urządzenia.

Przyjmuje się, że drążki hamulcowe 1 i 2 lub 3 i 4 (fig. 1 i 2) są za krótkie, i że to uniemożliwia osadzenie w nich przyrządu do nastawiania. Osadzenie przyrządu do nastawiania 12 poza kołami jest wtedy możliwe, o ile istnieją krańcowe drążki hamulcowe 20, które posiadają dostateczną długość. Wtedy jednakże położenie ostatnich dźwigni hamulcowych 21 jest niekorzystnie pochyłe, a nawet często niemożliwe do zastosowania przy istniejącym wykonaniu części hamulca. Oczywiście, można by i tę niedogodność usunąć przez osadzenie przyrządów do nastawiania 12 w obu końcowych drążkach hamulcowych 20. Takie jednak urządzenie jako zbyt drogie i skomplikowane, nie nadaje się do użycia.

Możnaby również przyrząd do nastawiania 12 umieścić w środkowym drążku hamulcowym 22 pomiędzy dźwigniami hamulcowymi 24 w urządzeniu hamulcowym przedstawionem na fig. 1. Ponieważ jednak przeważnie umieszcza się pomiędzy temi dźwigniami 24 sprężynę 26 cofającą układ drążków hamulcowych, która zależnie od nastawienia może być rozluźniona lub silniej napięta (o ile sprężyna działa jako sprężyna naciskowa i jest umieszczona na drugim końcu drążka hamulcowego 22), więc i to urządzenie jest również niezadawalające.

W celu otrzymania właściwego urządze-

nia zmienia się według wynalazku dźwignie hamulcowe tak, aby jeden z drążków hamulcowych 1, 2 lub 3 był dłuższy i aby można było w nim umieścić samoczynny przyrząd do nastawiania. W przykładzie uwidocznionym na fig. 3 dźwignie hamulcowe 5 i 6 posiadały poprzednio długość oznaczoną linią przerywaną. Zamiast nich zastosowano nowe, dłuższe dźwignie hamulcowe 5, 6 oznaczone linią ciągłą. Prawy drążek hamulcowy 8 oraz drążek 9 łączący trzy dźwignie 5, 6 i 7 pozostają niezmienione, podczas gdy drążek 10, łączący obie dźwignie 5 i 6 jest umocowany do wolnych końców przedłużonych dźwigni 5, 6. Zamiast lewego drążka hamulcowego 11 stosuje się dłuższy drążek, nie zmieniając jednak poprzedniego jego położenia i w nowym drążku umieszcza się przyrząd do nastawiania 12, połączony z dźwignią 6. Ponieważ obecnie obie dźwignie 5 i 6 dzięki połączeniu z drążkami 9 i 10 wykonywują ruchy jednocześnie tak, że są stale równoległe, a zatem jest obojętnem, czy przyrząd do nastawiania wraz z lewym drążkiem hamulcowym 11 umocowany jest do prawej dźwigni 6, czy do lewej dźwigni 5, gdyż nie ma to zupełnie wpływu na dobre działanie hamulca. Lewa dźwignia 5 posiada nadto wycięcie 5a, w którym drążek hamulcowy 11 może się swobodnie poruszać i w ten sposób zachować poprzednie położenie. Dla uzyskania właściwego nastawiania do drążka 8 przymocowana jest np. prowadnica ramowa 13 ze skośnym wycięciem. W wycięciu tem poruszać się może koniec ramienia, którego drugi koniec obraca się około sworznia umocowanego w dźwigni 6. Ramię to jest również połączone z mechanizmem włączającym przyrząd do nastawiania 12. Ponieważ praca takiego samoczynnego urządzenia do nastawiania jest znana, a urządzenie to nie stanowi przedmiotu wynalazku, w opisie niniejszym pominięte zostały bliższe szczegóły tego urządzenia.

W przykładach wykonania przedstawio-

nych na fig. 4 i 5 rozmaite układy drążków łączących 9 i 10 są same przez się zrozumiałe. Na fig. 4 dźwignie 6 i 7 oraz drążki 9 i 10 pozostały niezmienione, a skrócono tylko dźwignię 5, której poprzedni kształt zaznaczono linią kreskowaną. Drążek zaś hamulcowy 11 przedłużono jak w pierwszym wykonaniu i zaopatrzone w przyrząd do nastawiania 12. Układ przedstawiony na fig. 5 jest podobny do układu przedstawionego na fig. 4, z tą różnicą jedynie, że zamieniono położenie drążków 9 i 10.

Na fig. 6, 7 i 8 uwidoczniło urządzenie do nastawiania drążków hamulcowych przy zwykłych hamulcach jednokomorowych, nie posiadających trzeciej dźwigni. W celu umożliwienia umieszczenia samoczynnego przyrządu do nastawiania 12 w jednym z istniejących drążków hamulcowych, zastosowano trzecią dźwignię 14 i specjalny drążek wodzący 15 równoległy do drążka 16, przyczem dźwignia 14 umocowana jest między dźwigniami hamulcowymi 5 i 7 równoległe do dźwigni 5. W szczegółach powyższy przykład wykonania odpowiada fig. 3, 4 i 5. Na fig. 6 dźwignia 5 jest przedłużona i zaopatrzona w wycięcie 5a. Na fig. 7 oraz 8 dźwignia 5 jest skrócona, a drążki 15 i 16 są wzajemnie przestawione.

We wszystkich przykładach wykonania wskazanych na fig. 3 — 8 nie zmieniono ani położenia cylindra hamulcowego, ani drążków hamulcowych 8 i 11, ani też mechanizmu hamulcowego, oraz klocków hamulcowych, a zatem z tego wynika, że wynalazek niniejszy umożliwia umieszcza-

nie samoczynnego przyrządu do nastawiania 12 w poszczególnych przypadkach w sposób stosunkowo bardzo prosty.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Urządzenie do nastawiania drążków hamulcowych w wagonach kolejowych z krótkimi drążkami hamulcowymi, zaopatrzonych w jednokomorowy hamulec z dwiema dźwigniami połączonymi z cylindrem hamulcowym, znamienne tem, że posiada trzecią dźwignię (14) tak rozrządzaną, że jest ona stale równoległa do jednej (5) z obu dźwigni (5, 7), połączonych z cylindrem hamulcowym (25), oraz że długość jednej z obu dźwigni (5, 7) jest zmieniona, a drążek (11) jest przedłużony bez zmiany zajmowanego poprzednio położenia i zaopatrzone w samoczynny przyrząd do nastawiania (12), połączony z trzecią dźwignią (14).

2. Odmiana urządzenia według zastrz. 1 do hamulców z trzema dźwigniami, z których dwie ze względu na cylindry hamulcowe są równoległe do siebie, znamienne tem, że jedna (5) z dwóch do siebie równoległe prowadzonych dźwigni (5, 6) jest dłuższa lub krótsza od dźwigni (5) w znanych urządzeniach, a urządzenie do nastawiania (12) jest umocowane do drugiej (6) z obu wspomnianych dźwigni.

Svenska Aktiebolaget
Bromsregulator.
Zastępca: Inż. S. Pawlikowski,
rzecznik patentowy.

Fig. 1

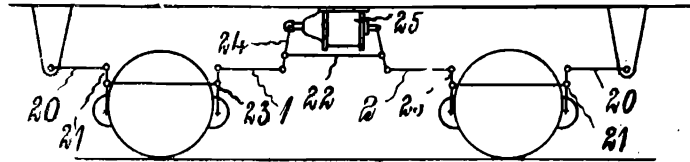


Fig. 3

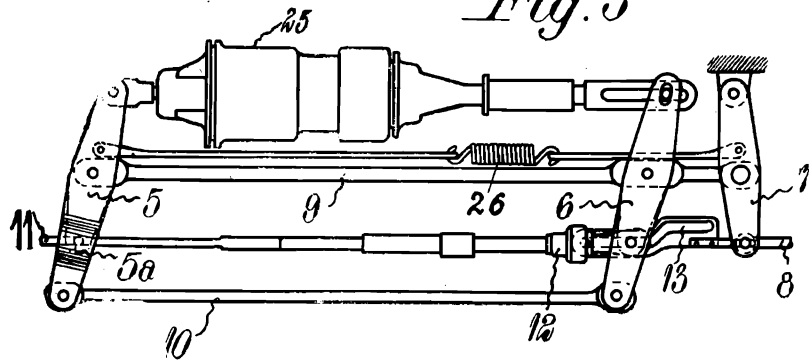


Fig. 4

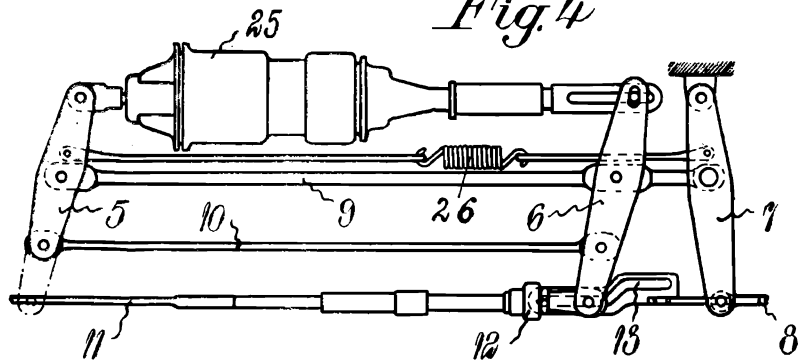


Fig. 5

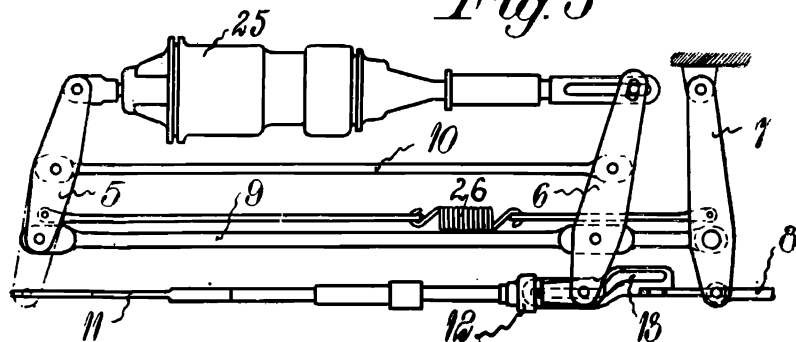


Fig. 2

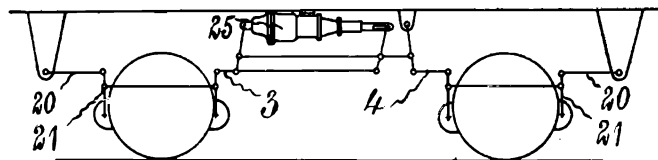


Fig. 6

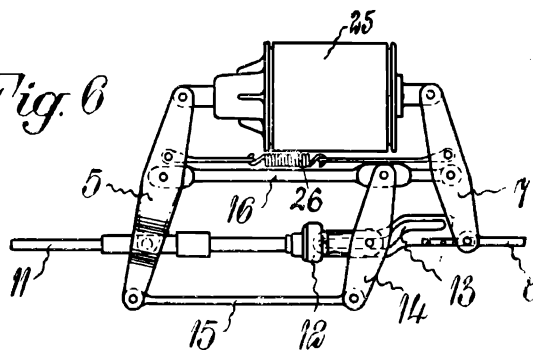


Fig. 7

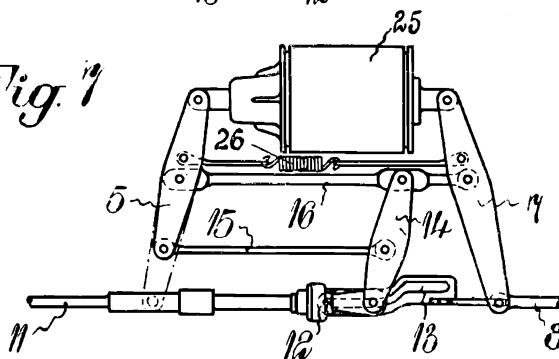


Fig. 8

