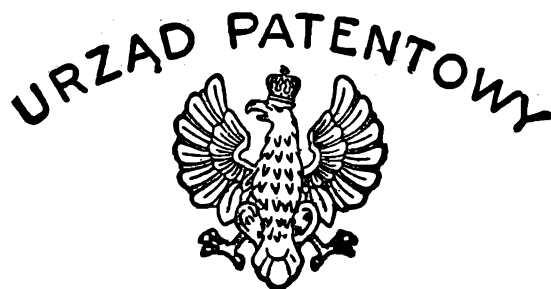


20 października 1926 r.



# RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

## OPIS PATENTOWY

GOLg 19/04

Nr 3909.

Kl. 42 f 13.

Carl Hückel  
(Neutitschein, Czechosłowacja).

### **Waga do parowozów, wagonów i innych wozów.**

Zgłoszono 31 października 1924 r.

Udzielono 12 stycznia 1926 r.

Znane są sposoby ważenia wozów, względnie mierzenia ciśnienia kół, polegające na tem, że dynamometr umieszcza się pomiędzy końcami dwóch dźwigni, których drugie końce opierają się na sobie zapomocą ostrzy wagowych, a nadto wspierają się na szynie, względnie na obwodzie koła, którego ciśnienie ma być zmierzone. Znane urządzenia tego rodzaju mają tę wadę, że punkt podparcia jednej z dźwigni leży na obwodzie koła poza właściwą płaszczyzną ciśnienia koła, mieszczącą się na obwodzie toczenia się koła. Wskutek tego ciężar podany dynamometrem nie odpowiada rzeczywistemu ciężarowi wozu, względnie wielkości ciśnienia koła. Próby wykazały, że wynikają wskutek tego znaczne różnice. Celem wynalazku jest usunięcie tej wady w ten

sposób, że punkty podparcia urządzenia znajdują się po obu stronach stałego punktu podparcia (szyny) koła, co umożliwia mierzenie faktycznego ciśnienia koła.

W zakresie wynalazku możliwe są oczywiście najrozmaitsze konstrukcje, więc rysunki przedstawiają tylko przykłady wykonania wagi, mianowicie na fig. 1 — w widoku od końca, na fig. 2 — w rzucie poziomym, na fig. 3 — w widoku czołowym, a fig. 4 przedstawia pewien szczegół.

Jak widać na rysunku, końce dźwigni 1, 2 spoczywają na stałym podparciu (szynie), względnie na kole, są rozwidlone, a ramiona tych wideł opierają się na sobie za pośrednictwem ostrzy. Na końcu ramion widłowych dźwigni 2 znajdują się wgłębienia 5, 6 w których zapomocą śrub 7, 8 można

przesuwać kliny 9, 10. Skośne powierzchnie tych klinów są zaopatrzone w części, służące do podparcia koła. Jasne jest, że podpórki te można tak nastawić, że leżą dokładnie w obwodzie toczenia się koła. Dobrze jest nadać im kształt przyrządkowy (fig. 4) i tak je zestawić, żeby ostrze 11 było na dole, a korytko 12 na górze, wskutek czego unika się zanieczyszczenia tych części, bo w korytku otwierającym się ku dołowi nie może się zbierać kurz lub inne zanieczyszczenia, a z ostrza skierowanego w górę zanieczyszczenia zsuwają się.

Wynalazek dotyczy również sposobu wstawienia dynamometru pomiędzy zewnętrzne końce wspomnianych dźwigni 1, 2. Śruba nastawnicza 13 nie działa bezpośrednio na dynamometr, lecz na dźwignię 14 połączoną zawiasowo z dźwignią 2. W środku dźwigni 14 jest zawieszony dynamometr, np. zapomocą zawieszenia przyrządkowego, dzięki czemu zyskuje się to, że nastawianie zgrubsza skutecznia się śruba B, nie działając przytem bezpośrednio na mechanizm dynamometru. Wskutek tego nastawienie wskazówki może też być dokładniejsze, niż w znanych dotąd przyrządach, których śruba nastawnicza musiała w tym celu posiadać niezmiernie drobny gwint. Oprócz tego dynamometr nie jest tu narażony bezpośrednio na działanie sił występujących przy nastawianiu śruby B, więc mechanizm dynamometru i urządzenie wskazówkowe nie ulega tak szybko zużyciu.

#### Zastrzeżenia patentowe.

1. Waga do parowozów, wagonów i innych wozów, posiadająca dwie obracające

się ku sobie dźwignie, które jednym końcem wchodzą między ważony przedmiot a jego stałą podporę, podczas gdy przeciwne końce tych dźwigni działają na ustawiony pomiędzy nimi dynamometr, znamienne tem, że punkty działania końców dźwigni, wchodzących pomiędzy stały punkt podparcia a ważony przedmiot, spoczywa na swej stałej podporze tak, że wspomniane punkty działania końców dźwigni można ustawić bezpośrednio w płaszczyźnie, przechodzącej przez środek punktu podparcia ważonego przedmiotu.

2. Wykonanie wagi według zastrz. 1, znamienne tem, że końce dźwigni, wchodzące między ważony przedmiot i jego stałą podporę, są rozwidłone, przyczem widłowe ramiona obu dźwigni (1, 2) opierają się na sobie za pośrednictwem ostrzy (3, 4), a widłowe końce dźwigni (2) są zaopatrzone w podpórki leżące w obwodzie toczenia się koła, którego ciśnienie się mierzy.

3. Wykonanie wagi według zastrz. 1 i 2, znamienne tem, że widłowe końce dźwigni (2) są zaopatrzone w zagłębienia (5, 6), w których przesuwają się nastawialne kliny (9, 10) tak, że nałożone na te kliny przyrządkowe podpórki leżą w obwodzie toczenia się koła.

4. Wykonanie wagi według zastrz. 1 — 3, znamienne tem, że dynamometr jest połączony pośrednio z dźwignią (2), na którą działa śruba nastawnicza.

Carl Hückel.

Zastępca: M. Kryzan,  
rzecznik patentowy.

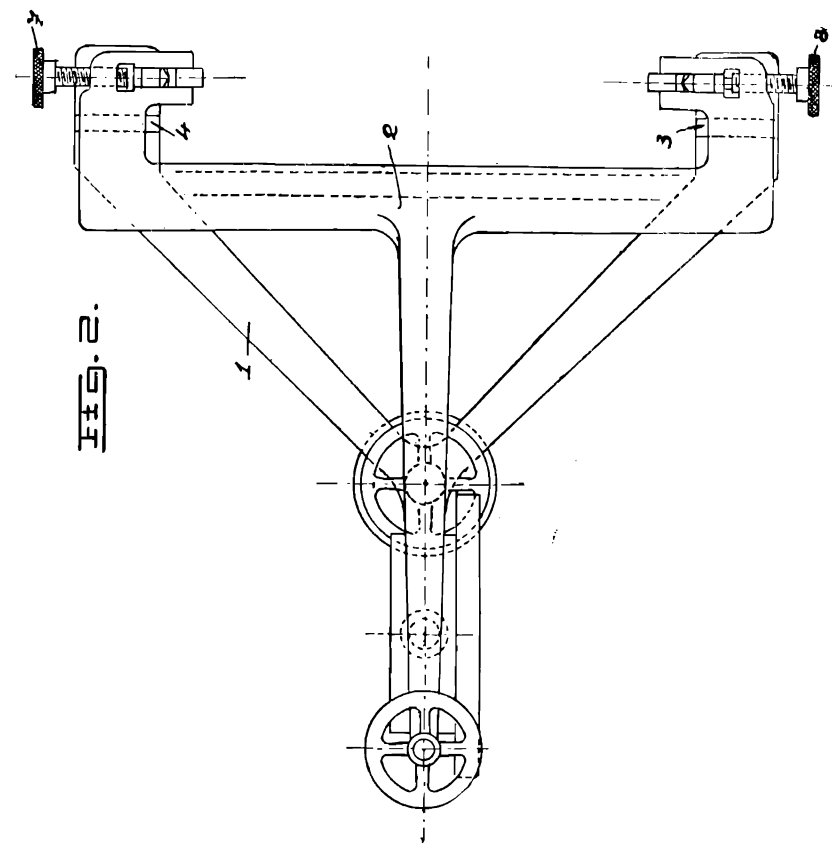
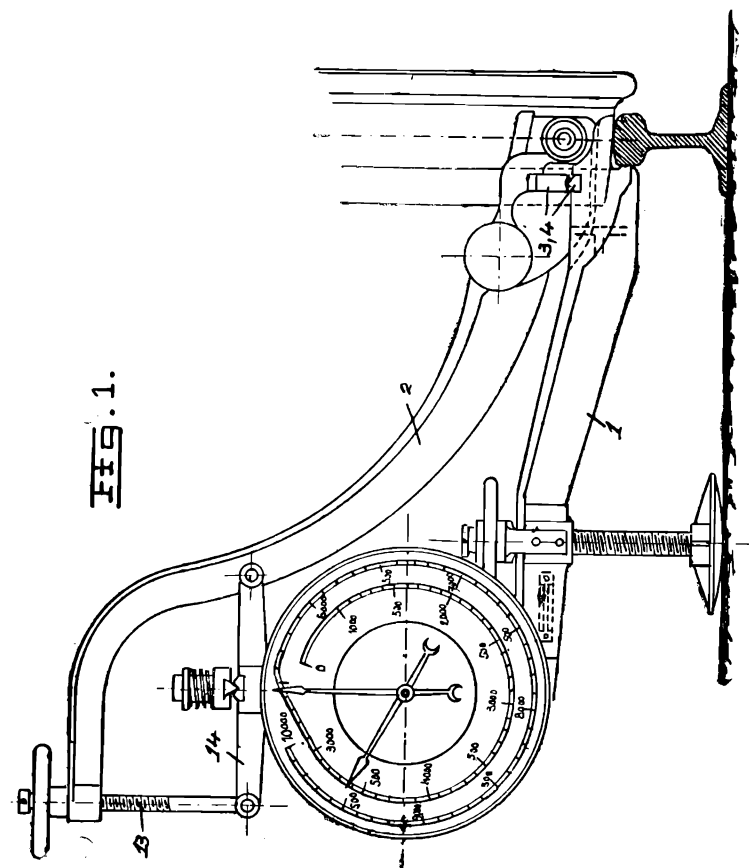


Fig. 3.

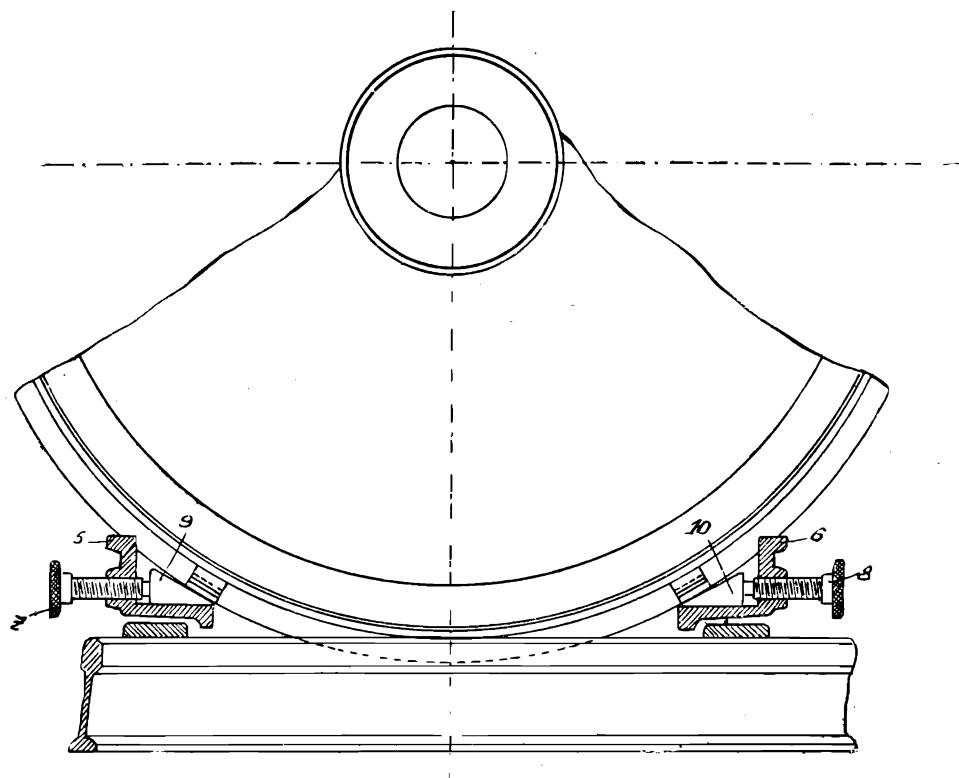


Fig. 4.

