

Warszawa, 16 września 1936 r.

URZĄD PATENTOWY



B61h 7/08

PILNIE

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIIS PATENTOWY

Nr 23403.

Kl. 20 f, 44.

Knorr-Bremse Aktiengesellschaft
(Berlin-Lichtenberg, Niemcy).

Zawieszenie na pojeździe elektromagnesów hamulca szynowego.

Zgłoszono 1 grudnia 1934 r.

Udzielono 20 czerwca 1936 r.

Pierwszeństwo: 1 września 1934 r. (Francja).

Wynalazek dotyczy elektromagnetycznego hamulca szynowego, w szczególności zaś zawieszenia jego elektromagnesów na pojeździe, które zapewniałyby bezpieczeństwo w przypadku uszkodzenia znanego zawieszenia sprężynowego i nie pozwalało elektromagnesom opaść na szyny.

W tym celu w zawieszeniu elektromagnesów oprócz znanego zawieszenia sprężynowego znajduje się według wynalazku jeszcze drugie zawieszenie, niezależne od zawieszenia pierwszego, przyczem od tego dodatkowego zawieszenia elektromagnesy na początku hamowania są zwalniane samoczynnie, natomiast to dodatkowe zawieszenie jest ponownie samoczynnie włączane po ukończeniu hamowania.

Od dodatkowego zawieszenia elektro-

magnesy mogą być zwolnione elektromagnetycznie lub zapomocą przyrządu, działającego sprężonym powietrzem.

Fig. 1 rysunku przedstawia schematycznie zawieszenie elektromagnesów hamulca szynowego, które oprócz znanych sprężyn posiada jeszcze sztywne narządy zawieszeniowe, służące do utrzymywania elektromagnesów w położeniu podniesionem i zwalniane przez wzbudzenie elektromagnesów hamulcowych, fig. 2 uwidocznia taki sam w zasadzie przykład wykonania, różniący się tylko cokolwiek budową, fig. 3 uwidocznia inny przykład wykonania, w którym sztywne wieszaki, stanowiące wymienione wyżej zawieszenie dodatkowe, zwalniane są wskutek działania przyrządu, działającego powietrzem sprężonym.

Elektromagnes 1 hamulca szynowego zawieszony jest w znany sposób zapomocą sprężyn 2 na ostoi 3 pojazdu. Na końcach elektromagnesów znajdują się ramiona z przegubowo osadzonemi na nich drażkami 4, na których umieszczone są klocki 5. Na klocki te oddziaływa elektromagnes 1. Na górnym końcu dźwigni 4 znajduje się hak 6, który przy elektromagnecie niewzbudzonym spoczywa na dolnym, wygiętym końcu 7 haka 8, przymocowanego do ostoi 3 pojazdu. W przypadku złamania jednej ze sprężyn 2 elektromagnes 1 zawisnie na hakach 8 i nie opadnie na szynę. Po wzbudzeniu elektromagnesu 1 jego końce czołowe przyciągają klocki 5, wyzwalając wskutek tego haki 6 z wygiętych końców 7 haków 8, wskutek czego elektromagnes 1 może się opuścić na szynę.

W przykładzie wykonania, uwidocznionym na fig. 2, elektromagnes 1, przedstawiony w widoku zprzodu, zawieszony jest również na sprężynach 2. Posiada on z boku nasadkę 10. Drażek, na którym zawieszony jest klocek współdziałający z elektromagnesem 1, zawieszony jest przegubowo w punkcie 15 na podwoziu 3 pojazdu. Posiada on na końcu kotwicę (klocek) 9, pod którą znajduje się przy niewzbudzonym elektromagnecie dolna środkowa część łukowatej nasadki 10. W przypadku pęknięcia sprężyny 2 nasadka 10 opiera się na kotwicy 9 i podtrzymuje elektromagnes 1. Elektromagnes 1, wzbudzony przy hamowaniu, przyciąga do siebie kotwicę 9 i może opuścić się wówczas bez przeszkody na szynę.

Żelazny klocek 5 według fig. 1 względnie służący za kotwicę żelazny narząd 9 według fig. 2 może nie podlegać bezpośrednio działaniu elektromagnesu 1 hamulca szynowego. W podobnej konstrukcji może być zastosowany dla tego klocka żelaznego 5 względnie kotwicy 9 specjalny elektromagnes, który z obu stron jest wzbudzany przez elektromagnesy 1 i przyciąga klo-

cek żelazny, umożliwiając dzięki temu opuszczenie elektromagnesu 1 na szynę.

W postaci wykonania wynalazku według fig. 3 na ostoi 3 podwozia lub wózka umieszczone są strzemiona żelazne 11, z którymi drażki 13, przyczepione do elektromagnesu 1, współdziałają w ten sposób, iż gdy ten elektromagnes nie jest wzbudzony, to rygiel 12 łączy części 11 i 13. Rygiel 12 jest poruszany sprężonem powietrzem, dopływającym do cylindra 14, który przy wzbudzaniu elektromagnesu jest napełniany powietrzem sprężonem zapomocą zaworu lub innego podobnego urządzenia, sterowanego elektromagnetycznie. W czasie hamowania części 11 i 13 są odryglowywane i elektromagnes może opuścić się na szynę.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Zawieszenie na pojeździe elektromagnesów hamulca szynowego, znamienne tem, że w tem zawieszeniu obok znanego zawieszenia sprężynowego znajdują się jeszcze sztywne wieszaki, niezależne od pierwszego zawieszenia, które to wieszaki na początku hamowania zwalniają samoczynnie elektromagnesy od zawieszenia na tych wieszakach.

2. Zawieszenie według zastrz. 1, znamienne tem, że wieszaki sztywne, zwalniające elektromagnesy od zawieszenia na tych wieszakach, rozłączane są elektromagnetycznie na początku hamowania.

3. Zawieszenie według zastrz. 1, znamienne tem, że wieszaki sztywne, zwalniające elektromagnesy od zawieszenia na tych wieszakach, rozłączane są na początku hamowania zapomocą ciśnienia sprężonego powietrza.

Knorr - Bremse
Aktiengesellschaft.
Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

Fig. 1

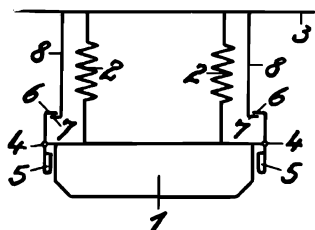


Fig. 2

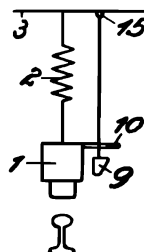


Fig. 3

