



B61h 13/28

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIIS PATENTOWY

Nr 6802.

Kl. 20 f 17.

Knorr-Bremse Aktiengesellschaft
(Berlin, Niemcy).

Układ drążków hamulcowych do hamowania grupowego wagonów zapomocą hamulców powietrznych.

Patent dodatkowy do patentu Nr 6801.

Zgłoszono 15 lipca 1924 r.

Udzielono 24 stycznia 1927 r.

Najdłuższy czas trwania patentu do 24 stycznia 1942 r.

Wynalazek niniejszy dotyczy układu drążków hamulcowych dla hamowania grupowego wagonów zapomocą hamulców powietrznych, w sposób opisany w patencie Nr 6801, przy którym to układzie siła tłoka hamulca powietrznego, znajdującego się na jednym z krótko spiętych wagonów, przenosi się nie tylko na układ drążków hamulcowych tego wagonu ale jednocześnie, zapomocą drążka łączącego hamulce, i na układ drążków sąsiedniego wagonu.

Znane są, w wagonach ze zderzakami na obu końcach, urządzenia w postaci osobnych układów drążków lub łańcu-

chów w rozmaitem wykonaniu, przeznaczonych do przenoszenia sił hamujących na wagon sąsiedni. Wobec zmieniającej się wzajemnej odległości ścian czołowych wagonów pod wpływem sprężystych mechanizmów zderzakowo - pociągowych, wspomniane urządzenia wymagają samoczynnego dostosowania się układu drążków dla wyrównania zmiennego oddalania wagonów, w tym celu, aby zapewnić równomierne przyleganie klocków hamulcowych.

Podobne urządzenia wyrównawcze stają się zbyt ciężkimi przy zastosowaniu układu drążków według niniejszego wy-

nalazku, ponieważ wagony są między sobą sprzężone sztywno, zmiana zatem odległości ścian czołowych w kierunku długości nie może nastąpić. Połączenie układów drążków hamulcowych uskutecznia sztywno z nimi połączony układ łącznikowy drążków hamulcowych, przyczem punkt stały najpraktyczniej jest obrać na wagonie bez hamulca.

Rysunek przedstawia dwa krótko spięte wagony *a* i *b*. Jako układ drążków hamulcowych wybrano dla przykładu obecnie używane urządzenie pruskie; można jednak zastosować wszelkie inne znane urządzenia z jedno lub z obustronnem hamowaniem kół.

W wagonie *b* jest umocowany cylinder hamulca *A*, przyczem tłok działa przy pomocy trzonu i dźwigni *B* na drążek hamulcowy *C*, który zapomocą dźwigni *D* przenosi siłę hamującą na układ drążków hamulcowych wagonu *b* przez drążek *E*, i na takiż układ wagonu *a* za pośrednictwem łączącego hamulce drążka *G*, który porusza dźwignię *H*, połączoną jednym końcem w punkcie *F* z wagonem, a drugim końcem, przy pomocy drążka *J*, przenoszącą siłę hamowania na układ drążków wagonu *a*. Położenie punktu stałego *F* wagonu *a* umożliwia w najprostszy sposób wyrównanie siły pociągowej w układach drążków hamujących, a przeto

równomierne ciśnienie wszystkich klocków hamulcowych niezależnie od tego, czy oba wagony biegną po linii prostej czy po krzywej.

Dostępne i osłonięte położenie drążka łącznikowego *G* pozwala na wstawienie regulatora *N*, który może polegać na tem, że drążki łącznikowe *G* są zaopatrzone w kilka otworów, przez co drążek *G* można skracać w miarę zużycia się klocków hamulcowych. Oprócz tego można zastosować inną odrębną albo mechaniczną regulację o znanej budowie.

Zastrzeżenie patentowe.

Układ drążków hamulcowych dla hamowania grupowego wagonów (zapomocą hamulców powietrznych według patentu Nr 6801, znamienny tem, że przeniesienie siły hamującej z cylindra hamującego na klocki hamulcowe zgrupowanych wagonów odbywa się zapomocą układu sztywno między sobą połączonych drążków hamulcowych, którego punkt stały znajduje się na niezaopatrzonym w przyrząd hamulcowy, krótko sprzężonym wagonie.

Knorr-Bremse
Aktiengesellschaft,
Zastępca: K. Czempiński,
rzecznik patentowy.

