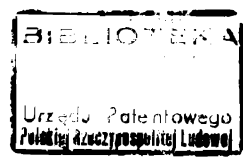


Warszawa, 8 stycznia 1934 r.

B60t 7/04

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 19063.

Kl. 63 c, 51/11.

Ernst Trachsel
(Zürich, Szwajcaria)
i Walther Hüsey
(Aarburg, Szwajcaria).

B60t 7/04

**Urządzenie wyrównujące usterki, powstałe skutkiem zużycia się części hamulca,
w zastosowaniu do samochodów.**

Zgłoszono 9 maja 1932 r.
Udzielono 27 września 1933 r.
Pierwszeństwo: 18 maja 1931 r. (Niemcy).

Hamulec według wynalazku posiada sprężynę, która przenosi siłę z drążka hamulczego na hamulce, przyczem siła sprężystości tej sprężyny jest większa niż największe siły, przenoszone przez mechanizm hamulczy. Poza tem jest ona połączona z kleszczami, służącemi do samoczynnego nastawiania mechanizmu hamulczego, skutkiem czego droga, którą odbywają szczęki lub taśmy hamulca, jest w przybliżeniu stała, a nastawianie odbywa się w ciągu jednej czynności.

Na rysunku uwidoczniony jest przykład wykonania wynalazku, fig. 1 przed-

stawia hamulec w przekroju podłużnym, a fig. 2 — kleszcze w przekroju wzdłuż linii A — B, oznaczonej na fig. 1.

Pedał 1 połączony jest przegubowo z widłami 2, do których przyśrubowana jest żerdź 3, tworząca trzon tłoka 4, umieszczonego w cylindrze 6. Pomiedzy tłokiem 4 a dnem 6a cylindra zastosowano sprężynę 5. Część 3a trzonu 3 umocowuje się w wydrążonym czopie 7 i zapomocą śruby 8 płytki 9. Przestrzeń 7a czopa 7, zamknięta nakrętką 20 wypełniona jest smarem. Przez podłużny otwór wideł 11 przeprowadzony jest czop 11a drążka 10, połą-

czonogo na stałe ze śrubą 8. Drażek 12 łączy widły 11 z widłami 14, obracającymi się naokoło czopa 13 wieszaka, przynitowanego do podwozia 15. Drażek 17, przymocowany do pokrywy 16 cylindra 6, przenosi siły z pedału na hamulec. Sprężyna 19 przymocowana do pierścienia 18 i do podwozia 15a służy do przeprowadzania pedału w położenie pierwotne i do podnoszenia kleszczy ujmujących część trzonu 3a. Napięcie sprężyny 5 reguluje się zapomocą nakrętki 21, po której przedłużeniu 21a przesuwają się cylinder 6, przyczem ta przedłużona nakrętka chroni gwint trzonu 3 od zanieczyszczenia. Pierścień 22, nasunięty na przedłużenie 21a nakrętki 21, jest hartowany i ma za zadanie zmniejszenie tarcia pomiędzy nakrętką 21 a dnem 6a cylindra 6 przy napinaniu sprężyny 5.

Przy częstem hamowaniu okładzina hamulca zużywa się, czego następstwem jest konieczność silniejszego naciskania na pedał 1. Przesunięcie pedału z położenia a w położenie b (droga x) (fig. 1) powoduje przesunięcie czopa 11a z położenia c w położenie d w drugim końcu otworu wideł 11. Przy dalszem zużyciu okładziny hamulca pedał musi być przesuwany poza położenie, oznaczone linią b (droga y), ponieważ zaś czop 11a nie może się przesuwać dalej w otworze wideł 11, więc drążek 10 przechyla się, powodując obrót śruby 8, w kierunku wskazówki zegara. Po między trzonem 3a a śrubą 8 powstaje skutek tego luz dla nastawiania; równocześnie jednak pod działaniem sprężyny 5 czop 7 i cylinder 6 przesuwają się na drodze e — f tak, że trzon 3a zostaje ponownie zakleszczony. Oddalenie pomiędzy czopem 7 a tłokiem 4 zmniejsza się dokładnie o wymiar, o jaki przesunęły się względem siebie idealne osie czopów 7 i 11a. Sprężyna przesuwa więc hamulec o drogę L, odpowiadającą drodze y pedału.

Przy zwolnieniu pedału hamulec zostaje również zwolniony, a droga przebywana przez odnośne części hamulca jest ponownie normalna. Czop 11a otrzymuje położenie pierwotne, ponieważ śruba 8 przekręca się w prawo odpowiednio do przesunięcia tego czopa w lewo.

Przy ciągle powtarzającym się nastawianiu hamulców powłoka zużywa się tak dalece, iż droga L nie wystarcza do nastawiania, a pierścień 22 przylega do nakrętki 21. Ażeby cylinder 6 mógł wrócić do pierwotnego położenia, zostaje on przesunięty zapomocą nakrętki 21 w prawo (na rysunku), przyczem napina się sprężyna 5.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Urządzenie, wyrównujące usterki, powstałe skutkiem zużycia części hamulca w zastosowaniu do samochodów, przy którym na narząd, służący do nastawiania hamulca, działa sprężyna, uruchomiana zapomocą nasady, połączonej z podwoziem samochodu tak, iż droga zwalnianego hamulca jest w przybliżeniu niezmienna, znamienne tem, że posiada sprężynę zderzakową (5), przenoszącą siłę z pedału (1) na hamulce (17), przyczem siła sprężystości jest większa, niż największa siła przenoszona przez mechanizm hamulczy, zaś sprężyna ta połączona jest z urządzeniem zakleszczającym (3a, 8, 9), służącym bezpośrednio do samoczynnego nastawiania mechanizmu hamulczego.

2. Urządzenie według zastrz. 1, znamienne tem, że do zakleszczania części trzonu (3a) zastosowana została śruba (8), połączona z drążkiem (10).

Ernst Trachsel.
Walther Hüsey.
Zastępca: Inż. H. Sokal,
rzecznik patentowy.

