

25 sierpnia 1930 r.

URZĄD PATENTOWY



B61h 1/00

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 12212.

Kl. 20 f 8.

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

MKP B61 h 1/00

Hamulec bębnowy do pojazdów poruszających się po szynach.

Zgłoszono 28 listopada 1927 r.

Udzielono 14 czerwca 1930 r.

Pierwszeństwo: 14 grudnia 1926 r. (Niemcy).

Hamulce bębnowe przedstawiają szczególne korzyści przy stosowaniu ich do hamowania pojazdów z powodu niezna-
czego zużywania się klocków hamulcowych, jak również niedużego skoku mechanizmu hamulca. Dotychczas nie stosowano ich do pojazdów, poruszających się po szynach, gdyż umieszczenie tarczy, podtrzymującej klocki hamulca, połączone było z trudnościami. Jeżeli bowiem tarczę tę umocować na podwoziu lub na pudle wagonu, to zmiana odstępów tych części od środka osi, spowodowana grą resoru, wywołuje trudności, a umieszczenie tarczy bezpośrednio na osi możliwe jest tylko przy zastosowaniu skomplikowanych urządzeń pomocniczych, ponieważ tarcza musi pozo-

stawać w spoczynku względem obracającej się osi.

Przedmiot wynalazku stanowi zawieszenie tarczy, podtrzymującej klocki hamulca bębnowego, odznaczające się prostotą i pewnością działania i uwidocznione na rysunku w widoku z boku (fig. 1) i w widoku z góry (fig. 2).

Tarcza *a* podtrzymująca klocki *b* hamulca jest umieszczona wewnątrz lub, jak uwidoczniono na rysunku, zewnątrz bębna hamulcowego *c*, zaklinowanego na osi wagonu. Z tarczą *a* połączona jest przegubowo rozwidlona dźwignia *d* za pomocą sworznia *e*. Dolne ramię dźwigni *d* jest zaopatrzone w podłużny wykrój, w którym znajduje się sworzень *f*, osadzony nierucho-

mo w tarczy *a* i zapobiegający przesuwaniu się tej tarczy wzdłuż osi wagonu. Drugi koniec dźwigni *d* zaklinowany jest na wale *g*, osadzonym w kołach łożyskowych *h* przymocowanych do podwozia lub pudła wagonu. Na przeciwnym końcu wału *g* zaklinowana jest druga dźwignia *i*, połączona sworzniem z uchem *k*, przymocowanym do maźnicy. Dźwignia ta jest umieszczona w tej samej płaszczyźnie poziomej, co i dźwignia *d*, wobec czego uwidoczniła jest ona na fig. 1 jedynie u nasady dolnego ramienia dźwigni *d* linią przerywaną.

Tarcza *a* jest podtrzymywana przez dźwignie *i* oraz *d*, jak również wał *g* w ten sposób, iż spoczywa spółśrodkowo z osłoną bębna hamulca *c* lub bezpośrednio od jej strony otwartej. Gdy wskutek gry resoru podczas jazdy, dźwigary podłużne wagonu obniżą się, wówczas wał *g* przesuwa się do położenia, oznaczonego na fig. 1 linią kreskową i kropkowaną. Przy tej sposobności dźwignia *i* obraca się około punktu *k*, a jednocześnie obraca wał *g*, dolne ramię zaś dźwigni *d* (dzięki podłużnemu wykrojowi) obraca się około sworznia *e*, przyczem dolny koniec tego ramienia przesuwa się po łuku o promieniu *e* — *f*. Tarcza *a* nie uczestniczy w ruchu obrotowym dźwigni *i* i *d*, ponieważ połączony z tarczą *a* górny punkt obrotu *e* dźwigni *d*, jako środkowy punkt ruchu obrotowego, znajdujący się na osi podłużnej sworznia *K*, pozostaje i tak w spoczynku, dolne zaś ramię dźwigni *d* przesuwa się po sworzniu *f*, nie powodując obrotu tarczy *a*.

Wynalazek nie ogranicza się do układu opisanego, lecz możliwe są rozmaite jego odmiany. Istotną jest jedynie cecha, że tarcza, podtrzymująca klocki hamulca, umieszczona wewnątrz lub zewnątrz bębna hamulcowego, jest połączona z układem dźwigni, osadzonym z jednej strony na części pojazdu, nieusprężynowanej i pozostającej względem osi koła w spoczynku, z drugiej zaś — na części usprężynowanej, przyczem każdorazowe zmiany odstepu usprężynowanej części wagonu względem osi koła pozostają bez wpływu na położenie klocków hamulcowych.

Zastrzeżenie patentowe.

Hamulec bębnowy do pojazdów, poruszających się po szynach, znamienny tem, że tarcza (*a*), podtrzymująca klocki hamulca (*b*), utrzymywana jest wewnątrz lub bezpośrednio obok strony otwartej bębna hamulcowego (*c*) spółśrodkowo za pomocą układu dźwigni (*d*, *i*), którego jeden punkt stały (*k*) znajduje się na nieusprężynowanej części pojazdu (np. maźnicy), a drugi (*g*) na części usprężynowanej (np. ostojnicy wagonu), przyczem są zastosowane środki, zapobiegające przekazywaniu tarczy (*a*) zmian położenia układu dźwigni (*d*, *i*), wywołanych grą resorów.

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

Fig. 1

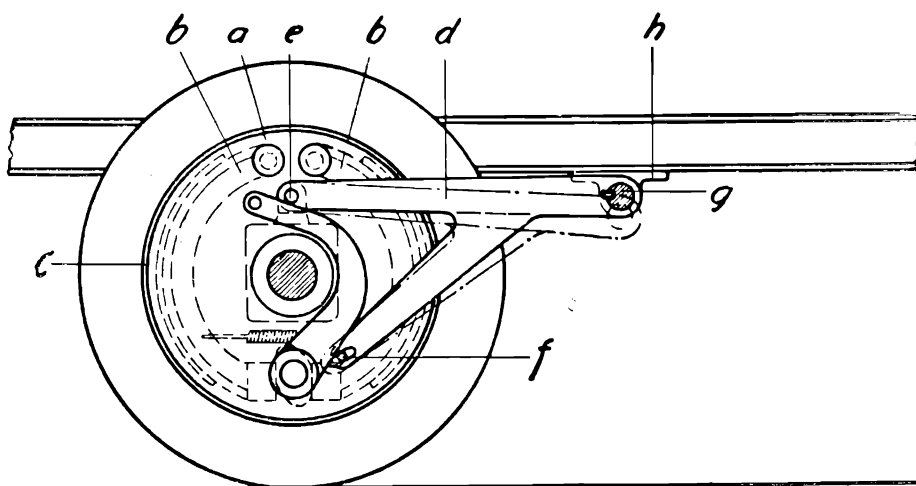


Fig. 2

