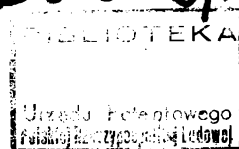


25 lipca 1930 r.

B666 5/16

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIŚ PATENTOWY

Nr 12055.

Kl. 35 a ^{5/16} ~~zz~~

Siemens-Schuckertwerke Aktiengesellschaft
(Berlin-Siemensstadt, Niemcy).

Hamulec do liny wyciągowej.

Zgłoszono 28 lutego 1929 r.

Udzielono 7 maja 1930 r.

Pierwszeństwo: 20 marca 1928 r. (Niemcy).

Znane są hamulce do lin wyciągowych w których lina przesuwana się między płaskimi szczękami, które dociskane są jedna do drugiej podczas hamowania. Przy takim ukształtowaniu hamulca jego skuteczność jest ograniczona; można ją nieznacznie zwiększyć środkami dodatkowymi, np. przez nasypywanie piasku między linę i szczęki. Przy większej prędkości posuwu liny, ostatnia wgłębia się tak szybko w szczękę hamulca, że w krótkim czasie szczęki przylegają do siebie, a wtenczas hamulec już nie działa.

Te wady, według wynalazku, usuwa się przez osobliwe wykonanie hamulca, który składa się z oddzielnych części przesuniętych względem siebie i wchodzących

jedne pomiędzy drugie na kształt grzebienia.

Taki układ szczególnie nadaje się do kół napędnych maszyn wyciągowych celem unieszkodliwienia poślizgu liny. Zastosowanie hamulców na liny w takich urządzeniach jest znane, aczkolwiek są używane w nich tylko zwykłe hamulce; jeżeli jednak zdarzy się zgrubienie liny, to należy je ominąć przez ustawienie przy każdej linie oddzielnego hamulca.

Zwykle naciągnięty jest ten z hamulców, który znajduje się z przodu koła napędowego w kierunku biegu liny, hamulec zaś znajdujący się z tyłu w zależności od biegu liny jednocześnie się wyłącza.

Ponieważ maszynista zbyt późno stwier-

dza poślizg liny wyciągowej, przeto działanie hamulca na linę uzależnia się od wskazania przyrządu do mierzenia poślizgu liny.

Na rysunkach pokazane są dwa przykłady wykonania, mianowicie w maszynie wyciągowej z napędem kołem linowym.

W układzie *A* nieruchoma połowa hamulca *1* z poszczególnymi klockami *2* jest umocowana równolegle do liny *10*, podczas gdy dolna połowa hamulca *3* z klockami *4* utworzona jest w postaci dźwigni wahającej się koło czopa *5*. Klocki *2* i *4* są przesunięte względem siebie i zaopatrzone w rowki na linę; rowki urzeczywistniają prowadzenie liny a zarazem pewne zazębienie się hamulca.

Hamulec rozrządzany jest tłokiem *6* zapomocą sprężonego powietrza.

Podczas działania hamulca tłok *6* przyciska do liny dolną połowę hamulca *3* z klockami *4*, przez co wsuwające się między siebie klocki *2* i *4* powodują falowe wyginanie liny, wskutek nacisku hamulca i zmniejszenie prędkości posuwu liny. Falowe wyginanie liny, na skutek rozmieszczenia klocków hamulca, powoduje lepsze ha-

mowanie liny, niż przy płaskich szczękach hamulcowych. Następnie w miarę zużywania się klocków działanie hamulca pozostaje niezmienione.

W podobny sposób działa hamulec w układzie wykonania *B*, w którym obie połowy hamulca *11* i *13* z klockami *12* i *14* są umieszczone ruchomo, mianowicie w ten sposób, że tłok *16* zapomocą drążków *17* i *18* oraz *19* i *20* posuwa obie połowy równolegle do siebie. Rozrządzać hamulcem można i w inny sposób np. ręcznie.

Zastrzeżenie patentowe.

Hamulec do liny wyciągowej, w którym lina przesuwa się między dwiema połowami hamulca, znamienny tem, że każda połowa hamulca składa się z oddzielnych przesuniętych względem siebie klocków, które zachodzą jeden za drugi w kształcie grzebienia.

Siemens-Schuckertwerke
Aktiengesellschaft.

Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

