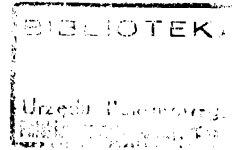


Warszawa, 18 marca 1933 r.

2

B66d 5/00

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 17709.

Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft
(Berlin, Niemcy).

Kl. 35 c 35/00

Układ hamulcowy maszyny wyciągowej.

Zgłoszono 11 czerwca 1930 r.

Udzielono 19 grudnia 1932 r.

Pierwszeństwo: 22 lipca 1929 r. (Niemcy).

Według wymagań władz górniczych w każdej maszynie wyciągowej musi być regulowany hamulec ślizgowy, to znaczy musi istnieć możliwość regulowania siły hamowania maszyny od najsłabszej do najsilniejszej, przyczem przy każdym położeniu dźwigni hamulca musi istnieć określony nacisk.

Przy małych maszynach wyciągowych stosuje się często hamulce, regulowane ręcznie przez maszynistę, a zatem niewymagające żadnego dodatkowego źródła energii (np. powietrze sprężone).

Takie bezpośrednio działające hamulce ręczne i nożne niezupełnie odpowiadają wymaganiom. Gdy po naciągnięciu hamulca przede wszystkim zostaje przezwyciężony bieg jałowy, to wskutek nieznaczej

elastyczności układu drążków, stosunkowo małe przechylenie dźwigni ręcznej albo nożnej służy do zwiększania nacisku hamulca od najmniejszego do największego. Maszynista może wprowadzić i w tych granicach dowolnie zmieniać nacisk hamulca, ale może to wykonać zapomocą czucia, gdyż wywierany nacisk odbywa się tylko zapomocą siły, z jaką sam naciska dźwignię hamulca, przyczem z położenia dźwigni ręcznej albo nożnej nie może maszynista z dostateczną dokładnością wyczuć wielkości nacisku hamulca.

Szczególnie nieodpowiednie są układy stosowane w połączeniu z regulatorem jazdy, który przy pomocy hamulca ma przy niedopuszczalnej szybkości jazdy zmniejszyć ją do przepisowej wielkości. Te-

go rodzaju regulator, w celu uniknięcia wahań prędkości, musi bardzo dokładnie hamować zależnie od przekroczonej prędkości, co jednak nie jest możliwe, ponieważ tor uruchomienia jest zbyt mały.

Niniejszy wynalazek usuwa powyższe wady w ten sposób, że pomiędzy dźwignią hamulca i jego szczęki włączone jest ogniwo, którego tor uruchomienia przedstawia dokładnie miarę wywieranej za każdym razem siły hamowania.

W ten sposób można dokładnie stwierdzić przy każdym położeniu dźwigni, jaka wywarta jest siła hamowania, i to niezależnie od zużycia szczęk.

Można np. między dźwignią i szczęką hamulca włączyć sprężynę, która zostaje napięta przy naciskaniu dźwigni. Ponieważ zmiana długości sprężyny jest bezpośrednio proporcjonalna do wywartej na nią siły, więc w szerokich granicach określa wielkość tej siły, przyczem jest bez znaczenia, czy sprężyna ciągnie, czy naciska.

Inna możliwość polega na zastosowaniu ramienia dźwigni, na którym umieszczony jest przesuwany ciężar, poruszany zapomocą dźwigni hamulca. Również i w tym przypadku moment hamowania wzrasta w odpowiednim stosunku do drogi ciężaru, a zatem proporcjonalnie do położenia dźwigni hamulca.

Dalej można zastosować naciskaną ręką dźwignię, połączoną z regulatorem jazdy.

Dalsza zaleta wynalazku polega na tem, że daje się on bez trudności wbudować do każdej istniejącej instalacji hamulcowej, ponieważ główne składowe części zwykłego hamulca nie będą przez zastosowanie wynalazku zmienione.

Jest również korzystne zabezpieczenie dźwigni hamulca od samoczynnej zmiany zapomocą znanego zamykadła.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Układ hamulcowy maszyny wyciągowej, znamienny tem, że pomiędzy dźwignią i szczęką hamulca włączone jest ogniwo, np. sprężyna, której zmiana długości odpowiada naciskowi i drodze dźwigni hamulca.

2. Odmiana według zastrz. 1, znamienna tem, że pomiędzy dźwignią i szczęką hamulca jest włączony przesuwany na ramieniu dźwigni ciężar, poruszany przez tę dźwignię.

Allgemeine
Elektricitäts-Gesellschaft.
Zastępca: Inż. M. Brokman,
rzecznik patentowy.