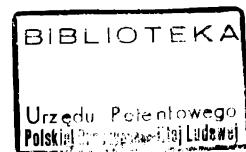


27 kwietnia 1927 r.



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIIS PATENTOWY B61h 15/00

Nr 5526.

Kl. 20 f 7.

Polskie Fabryki Maszyn i Wagonów L. Zieleniewski w Krakowie,
Lwowie i Sanoku, Spółka Akcyjna
(Kraków, Polska).

Czteroklockowy hamulec wyrównawczy.

Zgłoszono 10 stycznia 1921 r.

Udzielono 6 sierpnia 1926 r.

Pierwszeństwo: 17 kwietnia 1918 r. (Austria).

Znane dotąd konstrukcje czteroklockowych hamulców śrubowych dla wózków polowych, leśnych, kopalnianych i tym podobnych kolejek wąskotorowych posiadają tę wadę, że te hamulce rozkładają niezbędne całkowite ciśnienie nierównomiernie nie tylko na oba zespoły kół, lecz nawet na poszczególne koła.

Przy wielu konstrukcjach z trudno nastawialnymi uzupełniającymi ciągłami w rzeczywistości bardzo często hamowana jest tylko jedna oś.

Stanowiący przedmiot wynalazku, czteroklockowy, śrubowy hamulec wyrównawczy usuwa tę wadę i umożliwia przeto równomierny rozdział ciśnienia hamulca na wszystkie cztery koła i zupełne i równo-

mierne zużywanie klocków hamulców bez uzupełniającego nastawiania ciągła hamulca. Konstrukcja jest przytem prosta i tania, a składanie i rozbieranie hamulca może być uskuteczniane łatwo i w sposób prosty.

Cel ten zostaje osiągnięty przez odpowiednie urządzenie dźwigni hamulcowej.

Istota tego urządzenia polega na tem, że, uruchamiane przez śrubę hamulca w jednym kierunku, główne ciągiło porusza w dwóch różnych kierunkach — zapomocą dźwigni wyrównawczej i zapomocą dźwigni pociągowej, przymocowanej do dolnej podstawy i zaopatrzonej w dwa dźwigniki — dwie dźwignie, umieszczone na poprzecznicach hamulcowych, połączone przy pomocy naciśkowego pręta.

W taki sposób ciśnienie hamulca zostaje zupełnie równomiernie rozdzielone na wszystkie cztery klocki hamulcowe.

Klocki hamulcowe nie wymagają zatem uzupełniającego nastawiania, a hamulec pozostaje zawsze gotowym do użytku aż do zupełnego zużycia klocków.

Rysunek przedstawia jako przykład wykonania wynalazku, wózek kolejki, zaopatrzony w tego rodzaju hamulec wyrównawczy w widoku z góry.

Zwykły napęd hamulca, składa się: ze śruby hamulcowej a wraz z nakrętką, złącza b , trójkątnego drażnika c , głównego cięgła d .

Cięgło to rozkłada zupełnie równomiernie niezbędną, wytworzoną przez napęd śruby hamulcowej, siłę ciągnięcia—przy pomocy dźwigni h , dwóch drażników k , n oraz, umieszczonej przy dolnej podstawie pociągowej, dźwigni m —na dwie dźwignie i , i^1 , umieszczone symetrycznie pomiędzy obu hamulcowymi poprzecznikami f , f^1 , połączonej naciskowym prętem j .

To urządzenie dźwigni powoduje, że przeniesione na dźwignie i , i^1 ciśnienie rozdziela się dalej równomiernie na wszystkie cztery klocki g .

Działanie korby hamulca w przeciwnym kierunku powoduje w taki sam sposób zwalnianie hamulca.

Najdłuższa droga klocków hamulcowych jest tak obliczona, że jest umożliwione całkowite, praktycznie osiągalne, zużycie klocków hamulcowych bez uzupełniającego nastawiania hamulca.

Zastrzeżenie patentowe.

Czteroklockowy hamulec wyrównawczy dla wózków kolejek wąskotorowych, znamieny urządzeniem dźwigni hamulcowej, przy którym uruchamiane przez hamulcową śrubę w jednym kierunku główne cięgło porusza w dwóch różnych kierunkach—zapomocą wyrównawczej dźwigni (h) i zapomocą umocowanej do dolnej podstawy i zaopatrzonej w dwa drażniki (k , n) pociągowej dźwigni (m)—dwie dźwignie (i , i^1), umieszczone na poprzecznikach hamulcowych (f , f^1) i połączone przy pomocy pręta (j), przez co niezbędne ciśnienie hamowania zostaje zupełnie jednakowo rozłożone na wszystkie cztery klocki hamulcowe.

Polskie Fabryki
Maszyn i Wagonów
L. Zieleniewski
w Krakowie, Lwowie i Sanoku,
Spółka Akcyjna.
Zastępca: M. Brokman,
rzecznik patentowy.

