

15 listopada 1927 r.

URZĄD PATENTOWY



B 61 h

2
15/00



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 6326.

Kl. 20 f 6.

Grazer Waggon- und Maschinen - Fabriks - Aktiengesellschaft
vormals Joh. Weitzer
(Graz, Austrija).

Mechanizm do nastawiania klocków hamulców wagonów kolejowych.

Zgłoszono 26 sierpnia 1919 r.

Udzielono 18 listopada 1926 r.

Pierwszeństwo: 24 grudnia 1914 r. (Austrija).

Wynalazek dotyczy takiego mechanizmu do nastawiania klocków hamulców wagonów, przy którym zmienia się skuteczna długość jednego z prętów tegoż mechanizmu zapomocą mechanizmu zapadkowego w wypadku, gdy przez zużycie klocków skok tłka hamulca względnie przesuw dźwigni ręcznej przekracza pewną granicę.

Mechanizm do nastawiania klocków według wynalazku jest wyposażony w drążek zazębiony i dwie zapadki i polega na działaniu tych dwóch zapadek na drążek pociągowy, który jest tylko po jednej stronie zazębiony i który łączy ostatnią dźwignię hamulcową z punktem ustalenia mechanizmu.

Jedna zapadka umieszczona jest według wynalazku w punkcie ustalenia mechanizmu pociągowego, a druga—na wahającej się dźwigni, której punkt obrotu jest stały do punktu ustalenia mechanizmu i która jest połączona z główną dźwignią hamulcową zapomocą oddzielnego drążka.

Urządzenie to może być zastosowane do wszystkich systemów takich układów.

Fig. 1 przedstawia widok z boku mechanizmu; fig. 2 i 3 przedstawiają schematycznie zastosowanie wynalazku przy hamulcach poruszanych zapomocą śruby lub powietrza.

Drążek pociągowy 1 poziomo prowadzony przez sworzeń 2 łączy ostatnią

dźwignię hamulcową 11 z punktem ustalenia mechanizmu hamulcowego 12.

W zęby zapadkowe, znajdujące się tylko po jednej stronie drążka, wpadają dwie zapadki 3, 4. Zapadka 3 przymocowana jest do kątownika, przynitowanego do podwozia i służy do przytrzymania drążka pociągowego 1. Druga zapadka 4 jest przymocowana do dźwigni 6, której punkt obrotu 5 jest stały w stosunku do punktu obrotu zapadki 3.

Wolny koniec dźwigni 6 jest połączony zapomocą oddzielnego drążka 7 z główną dźwignią hamulcową 8 (fig. 2) lub 9 (fig. 3).

Przy wprowadzaniu w ruch hamulca drążek pociągowy 1 pozostaje nieruchomo, przyczem jego ząb opiera się o zapadkę 3; dźwignia 6 natomiast przechyla się, przyczem zapadka 4 suwa się po grzbiecie zęba, nie przekraczając końca zęba, o ile zużycie klocków hamulcowych nie przekroczyło pewnej granicy; przy zwalnianiu hamulca zapadka 4 wraca zpowrotem po grzbiecie zęba nie przesuwając drążka 1.

Jeżeli zużycie klocków hamulcowych przekroczy pewną granicę, to zapadka 4 przesuwą się poza koniec zęba i zapada tuż

za nim, a przy następnej zwalnianiu hamulca zapadka 4 popycha drążek o jeden ząb dalej, przyczem zaporowa zapadka 3 wpada w następny ząb drążka 1 skracając jego skuteczną długość, wskutek tego klocki hamulca w znany sposób nastawiają się. Przy odhamowywaniu sprężyna 10 cofa układ drążków.

Zastrzeżenie patentowe.

Mechanizm do nastawiania klocków hamulców wagonów kolejowych z drążkiem pociągowym o zmiennej długości skutecznej i dwoma zapadkami, znamienny tem, że jedna zapadka (3) umieszczona jest w punkcie ustalania mechanizmu hamulca, zaś druga (4)—na dźwigni (6), której punkt obrotu jest stały w stosunku do punktu ustalenia i która jest połączona zapomocą drążka (7) z główną dźwignią hamulcową.

Grazer Waggon-und Maschinen-
Fabriks-Aktiengesellschaft
vormals Joh. Weitzer.

Zastępca: Cz. Raczyński,
rzecznik patentowy.

Fig. 1.

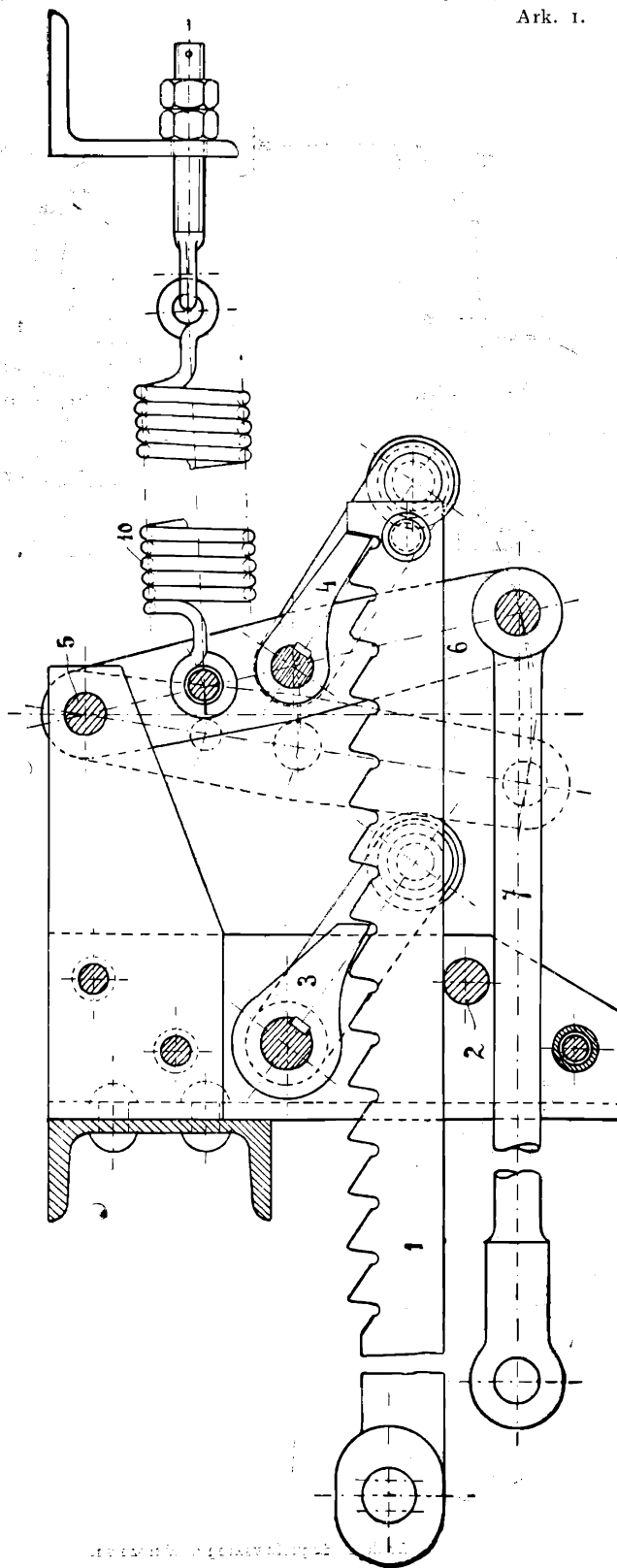


Fig. 2.

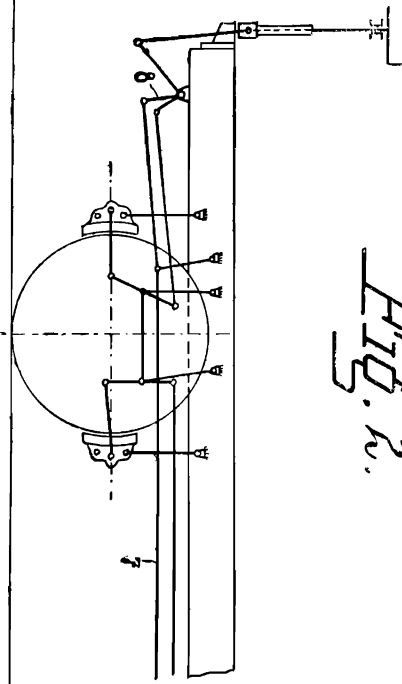


Fig. 3.

