

## Title (en)

Brake device for railway vehicles, especially a shoe brake for at least two sets of braked wheels.

## Title (de)

Bremseinrichtung für Schienenfahrzeuge, insbesondere Klotzbremse für Drehgestelle, mit mindestens zwei gebremsten Radsätzen.

## Title (fr)

Dispositif de freinage pour véhicules ferroviaires, notamment frein à sabot pour au moins deux jeux de roues freinées.

## Publication

**EP 0477431 A2 19920401 (DE)**

## Application

**EP 90122471 A 19901126**

## Priority

DE 4030659 A 19900928

## Abstract (en)

The largely automatic resetting of the brake linkage of brake devices, in particular of shoe brakes for railway vehicles, takes place usually by means of single-action or double-action linkage actuators at the start of the associated brake linkage chains. In the case of longer brake linkage chains, the resetting can no longer be compensated solely by the linkage actuator and the positions of the brake levers at the end of the chain can become so unfavourable that adequate functioning of the brake device is no longer ensured. So that additional manual resetting of the brake linkage can be largely dispensed with and the efficiency of the brake device improved, in a brake device of the generic type at least one further linkage actuator is arranged in series in the brake linkage chain behind a forward-mounted linkage actuator. The required resetting path for the linkage actuator which is respectively mounted downstream is determined by the control stop which is coupled relatively to the forward-mounted linkage actuator limit point. The control stop of the respectively forward-mounted linkage actuator is arranged so as to be longitudinally displaceable on the frame in relation to the linkage actuator and is connected to the linkage actuator which is arranged after it. <IMAGE>

## Abstract (de)

Das weitgehend selbsttätige Nachstellen des Bremsgestänges von Bremseinrichtungen, insbesondere von Klotzbremsen für Schienenfahrzeuge, erfolgt üblicherweise mittels einfachwirkender oder doppeltwirkender Gestängesteller am Beginn der zugeordneten Bremsgestängeketten. Bei längeren Bremsgestängeketten ist das Nachstellen nicht mehr allein durch den Gestängesteller auszugleichen und die Stellungen der Bremshebel zum Ende der Kette können so ungünstig werden, daß eine ausreichende Funktion der Bremseinrichtung nicht mehr gewährleistet ist. Damit ein zusätzliches manuelles Nachstellen des Bremsgestänges weitgehend entfallen kann und der Wirkungsgrad der Bremseinrichtung verbessert wird, ist bei einer gattungsgemäßen Bremseinrichtung in der Bremsgestängekette hinter einem vorgelagerten Gestängesteller (4) mindestens ein weiterer Gestängesteller (12) in Reihe angeordnet. Der erforderliche Nachstellweg für den jeweils nachgelagerten Gestängesteller ist durch den relativ, am vorgelagerten Gestängestellerendpunkt angelenkten Steueranschlag (5), bestimmt. Der Steueranschlag (5) des jeweils vorgelagerten Gestängestellers (4) ist dabei relativ zum Gestängesteller längsverschieblich am Rahmen angeordnet und mit dem nachfolgend angeordneten Gestängesteller (12) verbunden. <IMAGE>

## IPC 1-7

**B61H 13/26; B61H 15/00**

## IPC 8 full level

**B61H 13/26** (2006.01); **B61H 15/00** (2006.01)

## CPC (source: EP)

**B61H 15/00** (2013.01)

## Cited by

CN112046539A

## Designated contracting state (EPC)

AT BE DE FR IT SE

## DOCDB simple family (publication)

**EP 0477431 A2 19920401; EP 0477431 A3 19921119; EP 0477431 B1 19950111**; AT E116918 T1 19950115; DE 4030659 A1 19920402; DE 59008264 D1 19950223

## DOCDB simple family (application)

**EP 90122471 A 19901126**; AT 90122471 T 19901126; DE 4030659 A 19900928; DE 59008264 T 19901126