

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

DIRECTION DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

BREVET D'INVENTION.

Gr. XX. — Cl. 1.

N° 625.201

Dispositif de freinage des mécanismes moteur spécialement applicable aux chemins de fer-jouet.

Firme dite : BING-WERKE, vorm. GEBRÜDER BING A.-G. résidant en Allemagne.

Demandé le 27 novembre 1926, à 14<sup>h</sup> 18<sup>m</sup>, à Paris.

Délivré le 19 avril 1927. — Publié le 5 août 1927.

(Demande de brevet déposée en Allemagne le 7 décembre 1925. — Déclaration du déposant.)

Les dispositifs de freinage connus pour chemins de fer-jouet à fonctionnement mécanique consistent en un ou plusieurs leviers ou d'autres dispositifs semblables placés entre les rails qui déclenchent un levier placé sous la locomotive lorsque celle-ci franchit les rails et arrêtent ainsi le train au moyen d'un dispositif de freinage. Pour remettre le train en marche ou plutôt le mécanisme à ressort, il faut à nouveau rendre le frein libre. Pour arriver à ce but, un autre levier ou tiroir doit être disposé sur la carcasse de la locomotive ou dans la cabine du mécanicien. En raison du resserrement fréquent de ce dispositif, le montage ainsi que l'utilisation du levier ou du tiroir sont compliqués.

La présente invention a pour objet un dispositif de freinage très simple qui se trouve enclenché d'une manière connue par une tige courbée placée entre les rails et dont le déclenchement se fait automatiquement par un léger mouvement de recul du train.

Sur l'axe des roues motrices actionnées par un ressort, une roue à rochets est montée dans les dents de laquelle vient s'engager un levier d'arrêt monté sur le châssis de la locomotive et pouvant osciller. Ce levier étant soulevé par la tige courbée placée entre les rails, les roues motrices et le mécanisme à ressort sont ainsi instantanément freinés. Pour faire

repartir le train, il suffit de reculer la locomotive de quelques millimètres. Par ce moyen, les roues motrices et la roue à rochets tournent également en arrière et le levier d'arrêt tombe de l'engrenage par son propre poids.

Au dessin annexé, qui représente un exemple d'exécution de l'invention,

La fig. 1 est une vue de profil du dispositif d'arrêt pendant la marche du train dans le sens de la flèche A;

La fig. 2 est une vue de face de la fig. 1; et

La fig. 3 une vue de profil du dispositif d'arrêt après l'arrêt du train.

Une roue à rochets *d* est montée sur l'axe *a* des roues motrices *r* actionnées par un ressort *f*. Un levier d'arrêt à bras doubles *h*<sup>1</sup>, *h*<sup>2</sup> est monté en pouvant osciller sur la face antérieure de l'enveloppe *k* du mécanisme de la locomotive. Pendant la marche, le levier *h*<sup>2</sup> pend vers le bas et la branche *h*<sup>1</sup> est appliquée contre l'enveloppe *k* du mécanisme.

Une tige courbée *b*, pouvant tourner ou être déplacée dans le sens de la double flèche B (fig. 2) est placée entre les rails, cette pièce, lors du passage de la locomotive dans le sens de la flèche A (fig. 1), est soulevée jusqu'à la roue à rochets *d*, de sorte que l'ailette recourbée *w* de l'extrémité du bras du levier d'arrêt *h*<sup>2</sup> s'engage dans les dents de la

Prix du fascicule : 5 francs.

roue à rochets  $d$  (fig. 3). L'ailette  $x$  du levier d'arrêt  $h^2$  maintient maintenant la roue à rochets  $d$  et freine la locomotive.

Pour relâcher le frein, il suffit de reculer légèrement la locomotive dans le sens de la flèche R de la fig. 3. De cette façon, la roue à rochets  $d$  tourne aussi en arrière et relâche le levier d'arrêt  $h^2$  qui retombe par son propre poids.

10

## RÉSUMÉ.

L'invention concerne un dispositif de freinage pour mécanismes moteur spécialement

applicable aux chemins de fer-jouet, caractérisé par une roue à rochets montée sur l'axe des roues motrices actionnées par un ressort, 15 dans laquelle engrène un levier d'arrêt commandé par une butée mobile disposée sur la voie, ce levier pouvant être relâché par un léger recul du véhicule.

Firme dite : BING-WERKE,  
vorm. GEBRÜDER BING A.-G.

Par procuration :

G.-C. WINTHER-HANSEN.

Fig.1.

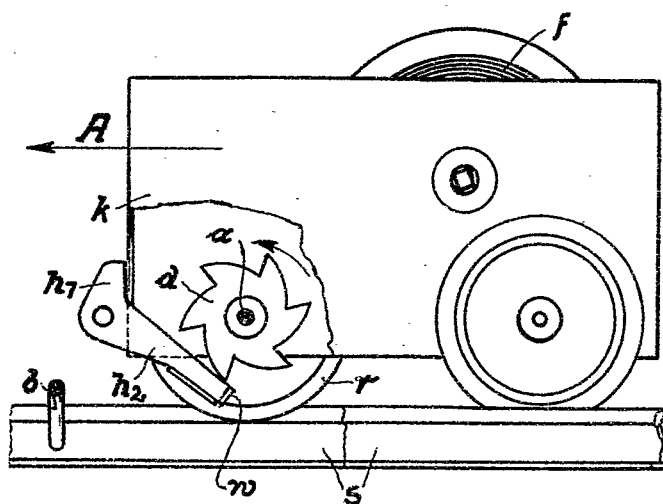


Fig.2.

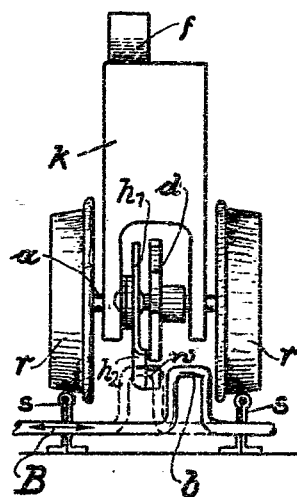


Fig.3.

