

Abb. 246: Bremse eines vierachsigen Tenders (2 Drehgestelle), bei der alle Achsen doppelseitig gebremst sind. Die beiden Bremszylinder (ein Einkammer- und ein Zweikammerzylinder) sind im Tenderrahmen fest gelagert. Die Übertragungsgestänge sind so angeordnet, daß jeder Zylinder gleichmäßig auf die Bremse des vorderen und hinteren Drehgestelles wirkt.

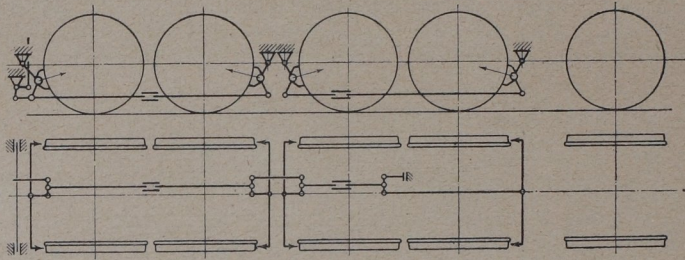


Abb. 244. Einseitige Lokomotivbremse einiger vorhandener Kuppelachsen, Klotzdruck schräg nach oben, mit Ausgleich.

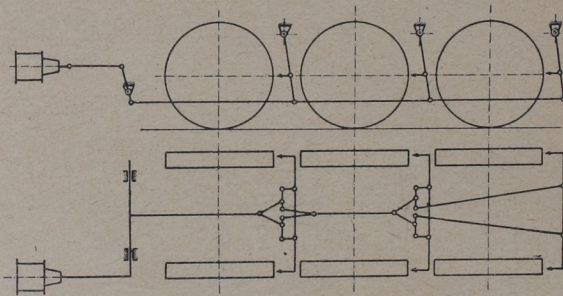


Abb. 245. Einseitige Lokomotivbremse aller vorhandener Kuppelachsen, Klotzdruck wagerecht, mit Ausgleich.

b) Erforderliche Angaben zum Entwurf einer Bremse.

Entwurf und Berechnung müssen Hand in Hand gehen. Zweckmäßigerweise wird nach dem Verhältnis von Bremsklotzweg u zum Bremskolbenweg k_s das erforderliche Übersetzungsverhältnis gewählt. Der Abstand zwischen Bremsklotz und Radreifen in neuem Zustand soll $u = 5$ bis 7 mm, bei größter Abnutzung $u = 10$ bis 12 mm betragen.

Die zulässigen Hübe an den Kolben der Bremszylinder mit Steuer-ventil sind

bei senkrechter Anordnung	$k_s = 70$ bis 100 mm
bei wagerechter Anordnung	$k_s = 110$ bis 250 mm
bei Drehstellbremsen	$k_s = 35$ bis 70 mm