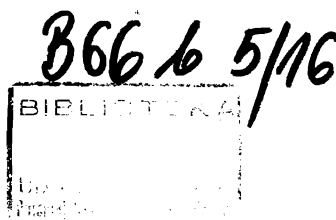


28 grudnia 1928 r.

2

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 9303.

Kl. 35 a ~~FE~~ 5/16

Franciszek Janotta
(Wełnowiec, Polska).

Urządzenie do zatrzymywania klatki w razie zerwania się liny.

Patent dodatkowy do patentu Nr 7863.

Zgłoszono 14 sierpnia 1926 r.

Udzielono 3 września 1928 r.

Najdłuższy czas trwania patentu do 30 czerwca 1942 r.

Wynalazek niniejszy polega na tej samej zasadzie, co patent Nr 7863, jednak posiada tę zaletę, że w razie zerwania się liny wyciągowej zmniejsza bardzo znacznie poślizg klatki do całkowitego zatrzymania, a mianowicie na wysokość około 2—3½ m, zależnie od jej ciężaru i szybkości jazdy. Ponadto urządzenie nie posiada złożonych części składowych i ulegających łatwo zniszczeniu przez rdzę, lecz składa się z dużych żelaznych lub metalowych części, co zmniejsza koszty wykonania przy równoczesnem zwiększeniu pewności działania.

Fig. 1 wskazuje przekrój poprzeczny urządzenia według wynalazku; fig. 2 — rzut poziomy fig. 1 z przekrojem przez górną część osłony; fig. 3 — przekrój po-

przecznym fig. 1 oraz widok górnej części klatki wraz z jej zawieszeniem.

Na rysunku pokazano, że klatka nie wisi na linie, przyczem widać lewe urządzenie hamujące w chwili działania. Jak wskazują fig. 1 i 2, kółka uzębione *b* przyciskają się do kierownika drewnianego *a*, sprężyna *m* jest wyciągnięta, a łańcuchy klatki zwisają swobodnie.

Po obu stronach klatki wzdłuż kierowników *a* umocowane są na klatce szczęki, składające się z odpowiednio uzębionych kółek *b*, które podczas zwykłej jazdy klatki są odchylone od kierownika *a*. Przy zaciąganiu bowiem liny przechyla się również odpowiednio z nią połączona dźwignia *l* oraz ślizgacz *n* i do niego przymocowane ramiona *p*, obejmujące wały *c* kó-

łek uzębionych b , które odchylone są od kierownika. Każde kółko uzębione można osadzić na osobnym wale c , lub też po każdej stronie kierowników na jednym wale po obu jego końcach osadza się dwa kółka uzębione (fig.3). Te wały przepuszczone są przez wycięcia prowadnicze d , przewidziane w ściankach osłony. Wycięcia górnymi końcami są nachylone ku sobie tak, że odległość wzajemna wałów c zmniejsza się w miarę przesuwania się ich ku górze. Na wale c zamocowane jest kółko uzębione b oraz ślimak e . Poniżej na wale f , obracającym się w otworach wykonanych w ściankach osłony, zamocowane są mimośrodowa szczeka zaciskowa g i dźwignia h oraz luźno obracająca się na wale f tarcza oporowa i . Stożkowy ślimak e zaopatrzone jest na swej powierzchni w półokrągły rowek, wytoczony śrubowo na powierzchni stożka. Obracający się zapomocą tarczy i ślimak powoduje, że podczas spadania klatki wały c przy obrocie kółek uzębionych b przesuwają się do góry. Do podstawy o ślizgaczy n przymocowana jest spiralna sprężyna m , przewidziana w tym celu, aby po zerwaniu się liny lub gdy lina nie jest wyprężona sprężyna przyciskała do kierownika kółka uzębione b , które zwykle przy naprężonej linie stale są odsunięte od kierownika. Ślizgacze n przesuwają się w prowadnicach r . Podstawa o ślizgaczy posiada ucho s , na które naciska dźwignia l , wahająca się na czopie osadzonym w kątownikach t .

W razie zerwania się liny ściśnięta sprężyna m wyciska do góry podstawę o ślizgaczy n , wobec czego kółka uzębione b zapomocą ramion p przyciskają się do kierownika a i zaczynają się obracać. Ślimaki e , obracające się jednocześnie w tym samym kierunku co kółka uzębione, za pośrednictwem luźno osadzonych krążków i , pod wpływem ciężaru klatki przesuwają do góry wały c wraz z chwytaczami b . Znajdujące się w ukośnych prowadnicach wały c u góry zbliżają się ku sobie tak, że

wzajemna odległość tychże wałów zmniejsza się, a kółka uzębione b wrzynają się swymi zębami coraz głębiej w boki kierownika a i coraz silniej hamują klatkę, aż do jej zupełnego zatrzymania. W celu zwiększenia hamowania przewidziany jest również drugi przyrząd ściskający kierownik, przyczem składa się z mimośrodowo umieszczonych, względnie zlekka zazębionych szczek g , zamocowanych na wale f i połączonych zapomocą ramion k za pośrednictwem dźwigni h z wałami c . Ramiona k podczas przesuwania się wału c do góry obracają szczęki g i zaciskają je na kierowniku.

W ten sam sposób przy bardzo ciężkich klatkach można założyć kilka podobnych przyrządów hamujących.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Urządzenie do zatrzymywania klatki w razie zerwania się liny, składające się z przyciskanych po obu stronach kierowników kółek uzębionych, zamocowanych na wale, znamienne tem, że na tym samym wale osadzone są ślimaki (e), zaopatrzone na obwodzie w półokrągłe wycięcie w kształcie linji śrubowej o zwiększającej się średnicy, które przy obrocie, naciskając na tarczę oporową (i), powodują to, że wały (c) zbliżają się ku sobie zapomocą dźwigni (p) z jednej strony obciążonej zwisającym łańcuchem klatki, a z drugiej przyciskanej sprężyną (m).

2. Urządzenie według zastrz. 1, znamienne tem, że podczas hamowania przesuwające się do góry w swych prowadnicach osie (c), obracają większą ilość szczek (g) i przyciskają je do kierowników (a), wskutek czego zwiększa się nacisk hamujący.

Franciszek Janotta.
Zastępca: Inż. S. Pawlikowski,
rzecznik patentowy.

