



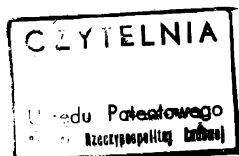
Patent dodatkowy
do patentu _____

Zgłoszono: 09.01.78 (P. 203924)

Pierwzeństwo: _____

Zgłoszenie ogłoszono: 24.09.79

Opis patentowy opublikowano: 15.01.1982



Int. Cl.⁸ B65G 19/18

Twórcy wynalazku: Wojciech Skolik, Stanisław Kotlarski, Jakub Walkowicz, Stefan Zeifert

Uprawniony z patentu: Rybnicka Fabryka Maszyn „Ryfama“, Rybnik (Polska)

Mostek poprzeczny kadłuba napędu przenośnika zgrzeblowego

1

Przedmiotem wynalazku jest mostek poprzeczny kadłuba napędu przenośnika zgrzeblowego stanowiący wspornik dla osadzenia mechanizmu zabezpieczającego przed zakleszczeniem się łańcucha ogniwowego w kole łańcuchowym.

Znane dotychczas konstrukcje kadłuba stacji napędowej przenośnika zgrzeblowego, zwłaszcza przenośnika górniczego stosowanego w podziemnej eksploatacji złóż węglowych rozwiązane są w ten sposób, że kadłub napędu w miejscu osadzenia mechanizmu zabezpieczającego przed zakleszczeniem się łańcucha, ma poprzeczkę przyspawaną do wewnętrznych powierzchni bocznych płyt kadłuba.

Poprzeczka ta stanowi wspornik do zamocowania tego mechanizmu, jak również spełnia funkcję elementu dystansowego i połączeniowego w stosunku do bocznych płyt kadłuba. Rozwiązanie takie jest znane między innymi z opisu patentowego PRL numer 67259.

W związku z dużym obciążeniem poprzeczki i koniecznością zapewnienia jej odpowiedniej wytrzymałości wraz ze wzrostem parametrów eksploatacyjnych przenośników konstrukcja poprzeczki rozwijała się poprzez uźebrowanie poprzeczki, a następnie zastosowanie budowy skrzynkowej w postaci mostka poprzecznego. Dalszy wzrost mocy i wydajności przenośników zgrzeblowych powoduje, że również tego rodzaju mostki ulegają awariom, głównie na skutek ścinania spoin i od-

2

rywania mostka od bocznych płyt kadłuba, a również na skutek wgniecenia ścianki, do której przykręcony jest mechanizm zabezpieczający.

Znane rozwiązania mostka poprzecznego w kadłubie napędu przenośnika zgrzeblowego wykazują następujące wady: wysoka awaryjność mostka poważnie zakłóca rytmiczną pracę przenośnika i rzutuje w istotny sposób na pracę maszyn i urządzeń współpracujących z przenośnikiem, co odbija się szczególnie niekorzystnie przy kompleksowej mechanizacji urabiania i odstawy węgla. Sama wymiana zniszczonego mostka jest uciążliwa oraz pracochłonna i w zasadzie jako wymagająca prac spawalniczych nie może być wykonywana w miejscu zainstalowania przenośnika.

Celem wynalazku jest opracowanie mostka poprzecznego pozbawionego powyższych wad.

Cel ten został osiągnięty przez zastosowanie rozwiązania będącego przedmiotem wynalazku. Polega ono na takiej budowie mostka, że jego ścianki wzdłużne są przetknięte na wylot przez otwory w bocznych płytach kadłuba, co umożliwia odciążenie spoin łączących mostek z płytami, jak również pozwala na zwiększenie czynnej długości spoin, oraz ułatwia proces spawania poprzez lepsze udostępnienie miejsca łączenia.

Do wzdłużnych ścianek mostka od strony wewnętrznej przytwierdzone są sztywno faliste żebra tworzące poprzeczne połączenie i wzomnienie konstrukcji mostka, zaś kształt żeber jest tak

dobrany, że zapewnia łatwy dostęp do osadzonych w ścianie przedniej śrub łączących mechanizm zabezpieczający z tą ścianką.

Mostek według wynalazku cechuje się znaczną wytrzymałością, skutecznością połączenia z bocznymi płytami kadłuba napędu, jak również łatwością wykonania i trwałością.

Mostek według wynalazku uwidoczniono w przykładzie rozwiązania na rysunku, którego fig. 1 przedstawia fragment napędu przenośnika zgrzeblowego w przekroju podłużnym oznaczonym na fig. 2 linią A—A, fig. 2 przedstawia fragment osadzenia mostka w widoku z góry, a fig. 3 — mostek w widoku czołowym po odjęciu jego tylnej ścianki.

Mostek w przykładowym rozwiązaniu składa się z dwóch wzdłużnych równoległych ścianek 1 i 2 przetkniętych na wylot poprzez odpowiadające im wymiarami i kształtem otwory w bocznych płytach 3 i 4 kadłuba 5. Pomiedzy wzdłużnymi ściankami 1 i 2 znajdują się przytwierdzone do nich faliste zebra 6 i 7, których kształt i rozmieszcze-

nie są tak dobrane, że zapewniają swobodny dostęp do śrub łączących znany mechanizm zabezpieczający z przednią ścianką 1 mostka. Wzdłużne ścianki 1 i 2 zamocowane są sztywno do bocznych płyt 3 i 4 kadłuba 5 za pomocą pachwinowych zewnętrznych i wewnętrznych spoin 8 i 9.

Zastrzeżenie patentowe

Mostek poprzeczny kadłuba napędu przenośnika zgrzeblowego stanowiący wspornik dla osadzenia mechanizmu zabezpieczającego przed zakleszczeniem się łańcucha ogniwowego w kole łańcuchowym, **znamienny tym**, że jego wzdłużne, równoległe ścianki (1 i 2) są przetknięte na wylot przez otwory w bocznych płytach (3 i 4) kadłuba (5) oraz, że pomiędzy wzdłużnymi ściankami (1 i 2) znajdują się przytwierdzone do nich faliste zebra (6 i 7), przy czym kształt i rozmieszczenie zeber (6 i 7) są tak dobrane, że zapewniają swobodny dostęp do śrub łączących mechanizm zabezpieczający z przednią ścianką (1) mostka.

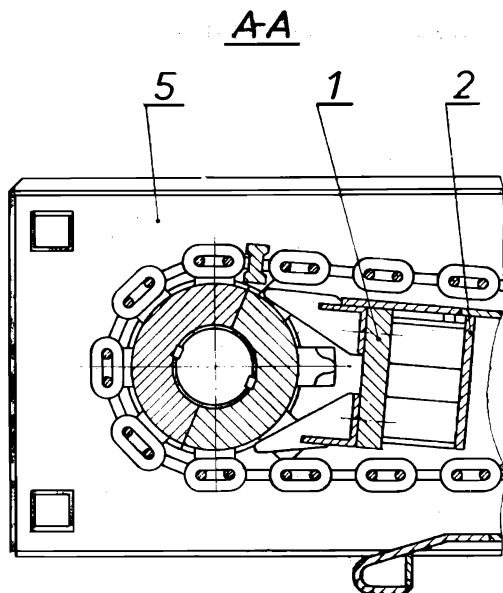


Fig. 1

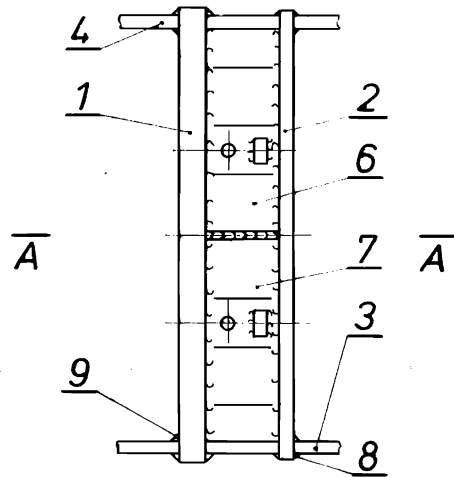


Fig. 2

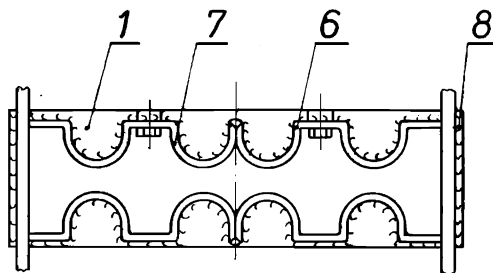


Fig. 3