

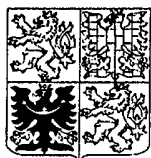
UŽITNÝ VZOR

(11) Číslo dokumentu:

7103

(19)

ČESKÁ
REPUBLIKA



ÚŘAD
PRŮMYSLOVÉHO
VLASTNICTVÍ

(21) Číslo přihlášky: **7505-97**

(22) Přihlášeno: **22. 12. 97**

(47) Zapsáno: **16. 02. 98**

(13) Druh dokumentu: **U1**

(51) Int. Cl.⁶:

B 65 G 21/10

(73) Majitel:

DULABO SPOL. S R.O., Chrudim, CZ;

(72) Původce:

Vlček Bořislav Ing., Chrudim, CZ;

Ženka Ladislav Ing., Chrudim, CZ;

(74) Zástupce:

Popela Bohumil Ing., Kartouzská 4, Praha 5

- Smíchov, 15099;

(54) Název užitého vzoru:

**Střední díl pojízdného pásového dopravní-
ku**

CZ 7103 U1

Střední díl pojízdného pásového dopravníku

Oblast techniky

Technické řešení se týká pásového dopravníku, jehož konstrukce je složena z dílů a umožňuje změnu jejich polohy na dopravní trase.

Dosavadní stav techniky

Jsou známy pásové dopravníky, jejichž konstrukce je složena z předem připravených dílů, obvykle dvou koncových dílů, mezi nimiž je uspořádán potřebný počet v podstatě shodných středních dílů podle požadované délky dopravní trasy. Jsou rovněž známy konstrukce pásových dopravníků, které jsou tvořeny jako jeden celek sestavený do provozního stavu přímo na místě určení, t.j. na dopravní trase. Nevýhodou těchto konstrukcí pásových dopravníků je jejich nepohyblivost, což vynikne zvláště za situace, kdy je pro montáž dopravní trasa těžko přístupná, resp. nepřístupná. Stejný problém s montáží se pak může opakovat i v situaci, kdy je třeba v takových podmínkách demontovat stávající zařízení a vestavět do dané prostory nový pásový dopravník. Takové situace se mohou vyskytnout např. u tzv. technologických dopravníků vestavěných v úzkých koridorech, tunelech apod.

Podstata technického řešení

Podstata technického řešení středního dílu pojízdného dopravníku sestávajícího z dvou boků tvořených každý alespoň dvěma stojinami spojenými horním podélným nosníkem s převislými konci, přičemž oba bloky jsou spojeny jednak dolními příčkami připevněnými k dolním koncům protilehlých stojin každého boku, jednak horními příčkami s horními válečkovými stolicemi připevněnými k oběma horním podélným nosníkům, spočívá v tom, že na obou koncích každé dolní příčky jsou kolmo na směr pohybu dopravníku upraveny vzájemně rovnoběžné čepy, na nichž jsou otočně uložena pojízdná kola a dolní konce stojin každého boku jsou vzájemně pevně spojeny jedním dolním podélným nosníkem. Technické řešení je dále zdokonaleno úpravou, jejíž podstata spočívá v tom, že vždy jedna dvojice protilehlých konců každých dvou sousedních dolních příček je spojena vodorovnou výztuhou.

Přehled obrázků na výkrese

Na připojeném výkrese je na obr. 1 schematicky znázorněn v axonometrickém průmětu pohled na jeden příklad uspořádání středního dílu pojízdného pásového dopravníku.

Příklad provedení

Střední díl pojízdného pásového dopravníku sestává z dvou boků tvořených stojinami 1 a horním podélným nosníkem 2. V příkladu provedení (obr. 1) je každý bok tvořen třemi stojinami 1 spojenými na svých horních koncích horním podélným nosníkem 2 tak, že oba jeho konce jsou upraveny jako převislé. Oba boky jsou spojeny dolními příčkami 4, připevněnými k dolním koncům protilehlých stojin 1 každého boku, t.j. v příkladu provedení tedy

třemi dolními příčkami. Oba boky jsou dále spojeny alespoň dvěma horními příčkami 11 s horní válečkovou stolicí. Počet horních příček 11 se může v různých příkladech provedení lišit podle potřebného počtu horních válečkových stolic. Na obou koncích každé dolní příčky 4 jsou kolmo na směr pohybu dopravníku upraveny čepy 5, jejichž osy jsou vzájemně rovnoběžné. Na čepech 5 jsou otočně uložena pojezdová kola 6. Dolní konce stojin 1 každého boku jsou vzájemně pevně spojeny jedním dolním podélným nosníkem 3. Každé dvě sousední dolní příčky 4 jsou spojeny vodorovnou výztuhou 7 tak, že je jednou vodorovnou výztuhou 7 spojena vždy jedna dvojice jejich protilehlých konců. Na převíslých koncích horních podélných nosníků 2 jsou upraveny spojovací elementy, například otvory pro spojovací šrouby pro vzájemné spojení dvou sousedních středních dílů. Dolní válečková stolice 10 je zavěšena jednak na střední konzoli 8 upevněné na dolní příčce 4 jednak na postranní konzole 9 upevněné na stojinách 4. Každý střední díl podle technického řešení může být zhotoven a smontován jako samostatná jednotka, kterou je možno na montážním místě na dopravní trase nasadit na předem připravenou pojezdnou dráhu a pomocí pojízdných kol 6 ji posunout podél pojezdové dráhy o délku středního dílu. Po analogickém nasazení dalšího středního dílu se oba střední díly vzájemně spojí a celek se opět posune o délku středního dílu. Opakováním tohoto postupu se smontuje na dopravní trase celá střední část pásového dopravníku, k níž se připojí koncové díly s poháněcím bubnem a vratným bubnem. Analogicky lze opačným postupem pásový dopravník demontovat při jeho náhradě jiným zařízením.

Průmyslová využitelnost

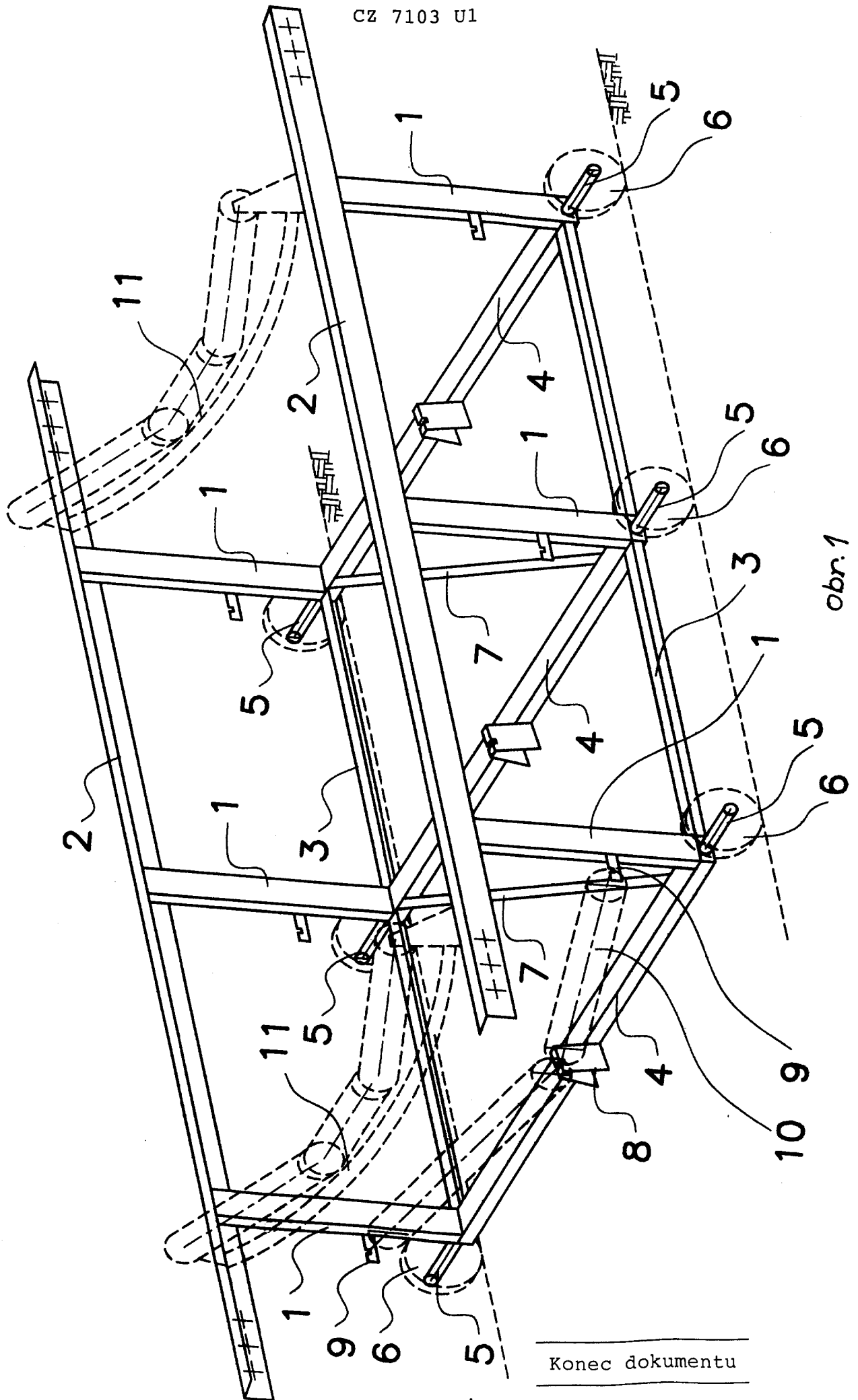
Předložené technické řešení středního dílu je využitelné při konstrukci pásových dopravníků užívaných zejména pro dopravu sypkých substrátů na větší vzdálenosti, kdy je výhodou možnost sestavit celý dopravník z několika předem zhotovených dílů a využitím jejich pojezdu pásový dopravník smontovat i v jinak nepřístupných prostorách.

N Á R O K Y N A O C H R A N U

1. Střední díl pojízdného pásového dopravníku, sestávající ze dvou boků, tvořených každý alespoň dvěma stojinami spojenými na svých horních koncích horním podélným nosníkem, jehož oba konce jsou upraveny jako převíslé, přičemž oba boky jsou spojeny jednak dolními příčkami připevněnými k dolním koncům protilehlých stojin každého boku a jednak alespoň dvěma horními příčkami s horními válečkovými stolicemi, připevněnými k oběma horním podélným nosníkům, v y z n a č u j í c í s e t í m, že na obou koncích každé dolní příčky (4) jsou kolmo na směr pohybu dopravníku upraveny vzájemně rovnoběžné čepy (5), na nichž jsou otočně uložena pojezdová kola (6), přičemž dolní konce stojin (1) každého boku jsou vzájemně pevně spojeny jedním dolním podélným nosníkem (3).

2. Střední díl podle nároku 1, v y z n a č u j í c í s e t í m, že vždy jedna dvojice protilehlých konců každých dvou sousedních dolních příček (4) je spojena vodorovnou výztuhou (7).

1 výkres



obr. 1

Konec dokumentu