



ÚŘAD PRO VYNÁLEZY
A OBJEVY

POPIS VYNÁLEZU

K AUTORSKÉMU OSVEDČENIU

201 353

(11) (B1)

(61)

(23) Výstavná priorita

(22) Prihlášené 17 10 78

(21) PV 6744-78

(51) Int. Cl.³ B 65 G 41/00

(40) Zverejnené 29 02 80

(45) Vydané 01 03 83

(75)

Autor vynálezu HLATKÝ JÁN, ŠTULLER ALOJZ a ONDREJOVIČ ANTON, NOVÉ MESTO NAD VÁHOM

(54) Točnica pozemného asynchrónneho dopravníka

1

Vynález sa týka točnice pozemného asynchrónneho dopravníka s nadstavbou.

Doteraz známe pozemné dopravníky sú konštruované buď s ručným pojazdom a ručným ovládaním točníc, alebo reťazové bez možnosti kolmého odbočenia vozíka z pevnej koľajovej dráhy na priečnu koľajovú dráhu a tiež jeho spätného návratu na pevnú koľajovú dráhu. Ďalšou nevýhodou ručne ovládaných pozemných dopravníkov je, že vozíky nie sú vybavené informáciou o prevedení pracovnej operácie, čo pri viacerých operáciach rovnakého druhu nasledujúcich za sebou, vyžaduje kontrolu ich prevedenia od obsluhy na každej točnici, z ktorej sa môže odbočiť na priečnu koľajovú dráhu, kde sa tieto operácie prevádzajú.

Uvedené nevýhody zmierňuje konštrukcia pozemného asynchrónneho dopravníka podľa vynálezu, ktorej podstatou je, že točnica pozemného asynchrónneho dopravníka je tvorená ľavou a pravou stranou, ohraničujúce rozvodový tunel.

Rozvodový tunel, v ktorom na jednej strane sú upevnené riadiace spínače silových a ovládacích okruhových a na druhej strane je uložené trolejové vedenie točnice pozemného asynchrónneho dopravníka oproti trolejovému vedeniu priečnej koľajovej dráhy a trolejovému vedeniu pevnej koľajovej dráhy pozemného asynchrónneho dopravníka.

Výhodou točnice pozemného asynchrónneho dopravníka podľa predmetného vynálezu je,

281 353

že umožňuje mechanizovať a automatizovať prepravu výrobkov na vozíkoch pozemných koľajových dopravníkov v ich ľubovoľnom plošnom usporiadaní. Ďalšou výhodou je, že umožňuje záznam informácie na vozík, ktorú potom možno cez trolejové vedenie preniesť do riadiacich obvodov.

Točnica pozemného asynchrónneho dopravníka je príkladne znázornená na pripojených výkresoch, kde na obr. 1 je znázornený v pohľade pozemný asynchrónny dopravník so šiestimi točnicami a s tromi priečnymi koľajovými dráhami, na obr. 2 je znázornená v pohľade delená koľajová dráha a na obr. 3 je znázornená nadstavba v reze.

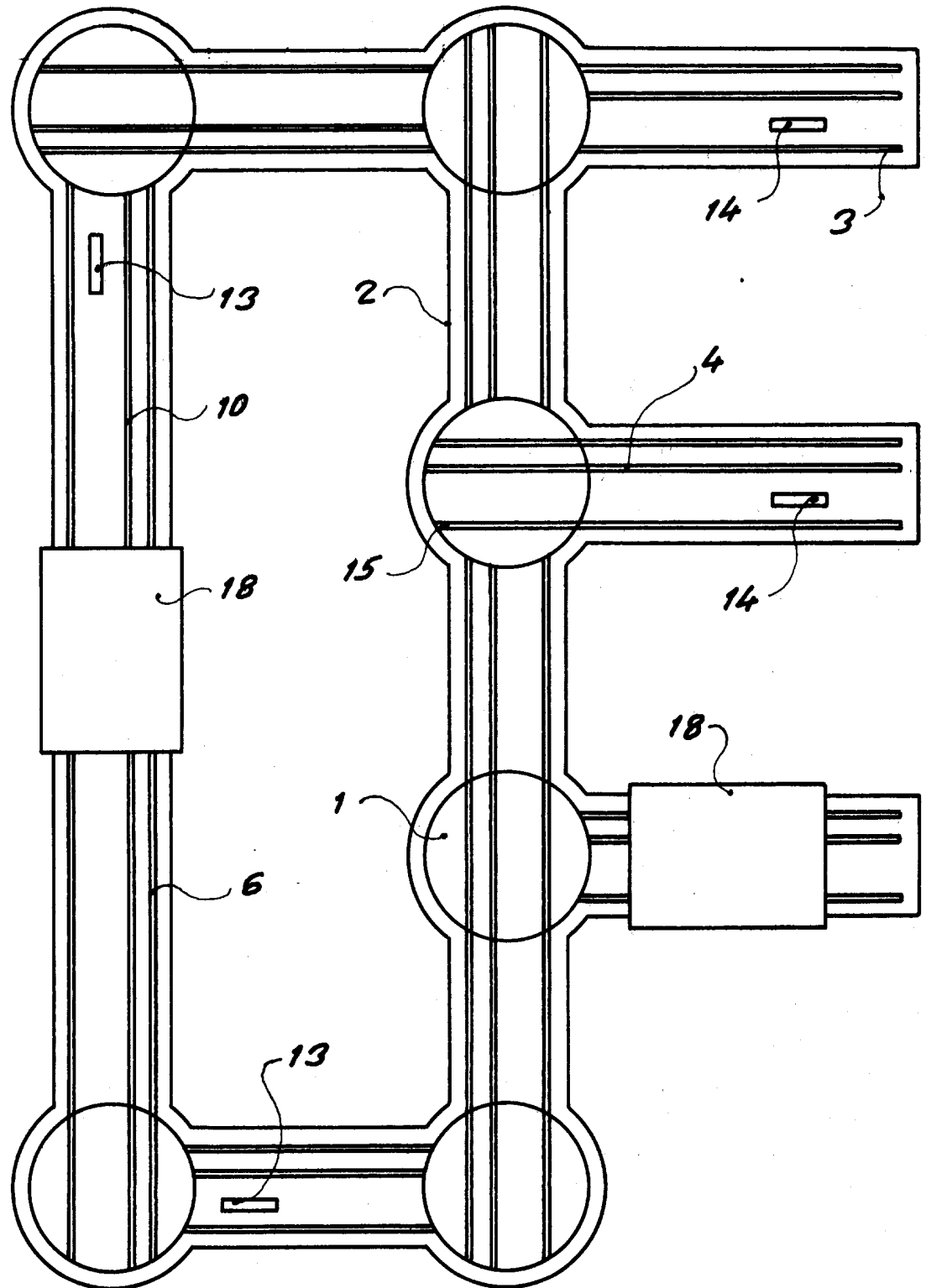
Točnica pozemného asynchrónneho dopravníka 1 pozostáva zo základnej dosky 11 opatrenej vodiacim čapom 12, na ktorom je otočne uložená nadstavba 7 prostredníctvom nosného ložiska 20 uloženého v puzdre 19, ktoré je pevne upevnené na spodnej časti 26 nadstavby 7 v smere vertikálnej osi 8. Po obvode spodnej časti nadstavby 7 sú pevne upevnené vodiace puzdrá 24, v ktorých sú hybne uložené kladky 21, korešpondujúce so základnou doskou 11. Na jednej strane točnice pozemného asynchrónneho dopravníka 1 je na úrovni základnej dosky 11 uložený elektromotorický pohon 16 a elektrohydraulické zaistovanie 17, pričom elektromotorický pohon 16 je opatrený reťazovým kolesom 23, ktoré je po obvode aj s točnicou pozemného asynchrónneho dopravníka 1 opásané reťazovým prevodom 22. Na ľavej strane vertikálnej osi 8 je uložené trolejové vedenie točnice 9 a na pravej strane riadiace spínače silových a ovládacích okruhov 5.

Vychádzame zo stavu, keď vozík, pohybujúci sa po pevnej koľajovej dráhe 6, alebo po priečnej koľajovej dráhe 3, sa dostáva na delenú koľajovú dráhu 15 točnice pozemného asynchrónneho dopravníka 1 prostredníctvom riadiacich povelov z pevnej koľajovej dráhy 13, alebo na základe povelov z riadiacich obvodov priečnej koľajovej dráhy 14. Podľa signálov z riadiacich spínačov silových a ovládacích okruhov 5 je riadená ďalšia funkcia točnice pozemného asynchrónneho dopravníka 1. Ak vozík 18 pokračuje v pohybe bez potreby otočenia točnice pozemného asynchrónneho dopravníka 1, táto zostáva v pôvodnej polohe a vozík 18 pokračuje v pohybe podľa signálov z riadiacich obvodov pevnej koľajovej dráhy 13. Ak vozík 18 pokračuje v pohybe na priečnu koľajovú dráhu 3, točnica pozemného asynchrónneho dopravníka 1 sa riadi povelmi z riadiacich obvodov priečnej koľajovej dráhy 14, ktoré uvoľnia elektrohydraulické zaistovanie 17 a elektromotorický pohon 16 otočí točnicu pozemného asynchrónneho dopravníka 1 prostredníctvom reťazového prevodu 22, vodiaceho čapu 12 a kladiek 21 do požadovaného smeru pohybu vozíka 18 na priečnu koľajovú dráhu 3. Rovnakým spôsobom je riadený pojazd vozíka 18 z priečnej koľajovej dráhy 3 cez točnicu pozemného asynchrónneho dopravníka 1 na pevnú koľajovú dráhu 6 pozemného asynchrónneho dopravníka 1. Uvedená činnosť sa opakuje podľa potreby.

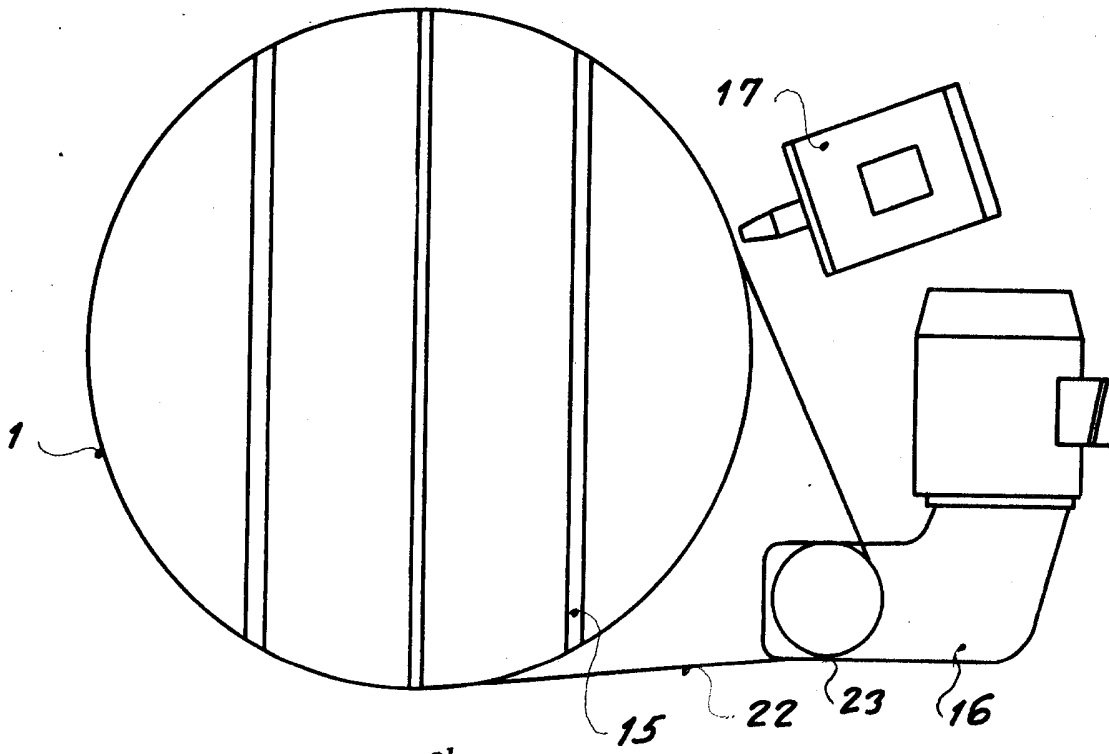
P R E D M E T V Y N Á L E Z U

Točnica pozemného asynchrónneho dopravníka s trolejmi vedenými pod koľajovou dráhou, uložená na základnej doske, vyznačujúca sa tým, že je tvorená ľavou stranou /28/ a pravou stranou /27/, ohraničujúce rozvodový tunel /29/, v ktorom na jednej strane sú upevnené riadiace spínače silových a ovládacích okruhov /5/ a na druhej strane je uložené trolejové vedenie /9/ točnice pozemného asynchrónneho dopravníka /1/ oproti trolejovému vedeniu priečnej koľajovej dráhy /4/ a trolejovému vedeniu pevnej koľajovej dráhy /10/ pozemného asynchrónneho dopravníka.

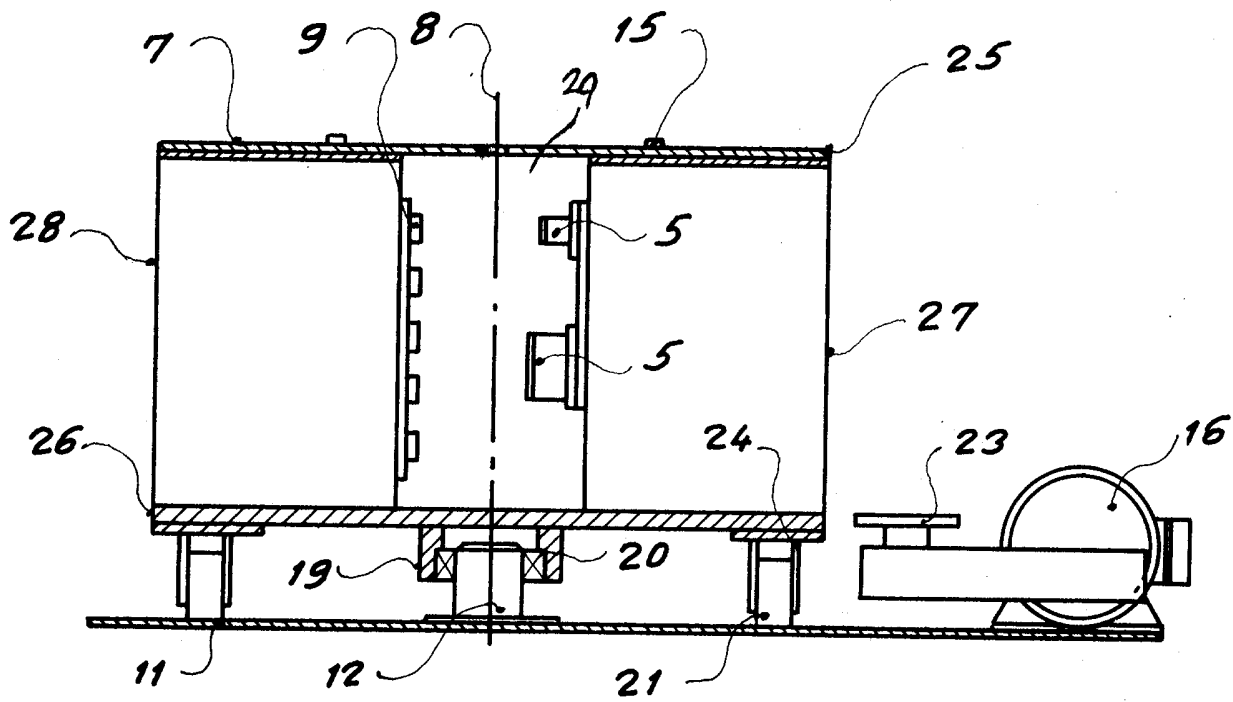
3 výkresy



Обр. 1



Obr. 2



Obr. 3