

B61d 7/08

URZĄD PATENTOWY

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
OPIS PATENTOWY

Nr 16480.

Kl. 20 c 13.

Gust. Talbot & Cie. m. b. H.
(Aachen, Niemcy).**Wóz opróżniający się samoczynnie.**

Zgłoszono 26 sierpnia 1930 r.

Udzielono 4 czerwca 1932 r.

Pierwszeństwo: 27 września 1929 r. (Niemcy).

Wynalazek niniejszy dotyczy samoczynnie opróżniającego się wozu z podłużnym siodłem. Znane są wozy tego rodzaju, posiadające zewnątrz boczne otwory do ich opróżniania. Otwory te są zamykane zapomocą obrotowych zastawek, które opierają się na pochyłych ściankach siodła. Zaletą tych wozów jest całkowite ich opróżnianie się. Posiadają one natomiast tę niedogodność, iż opróżniają się one przeważnie nazewnątrz toru. Niekiedy jednak, np. w celu wyszutrowania toru, niezbędne jest również wyładowanie między szyny toru.

Wynalazek niniejszy polega na tem, że na linii przecięcia się pochyłej ścianki siodła i przeciwległej pochyłej ściany pudła wozu znajduje się wierzchołek kąta, utworzonego z blach zsuwnych, do

których przylega dolną krawędzią obrotowa zastawka, służąca do wyładowywania wozu nazewnątrz toru względnie między szyny tegoż. Tym sposobem wóz w myśl niniejszego wynalazku zachowuje dawną zaletę, polegającą na tem, że zapewnione jest całkowite lub prawie całkowite jego wyładowanie, przytem wyładowanie to odbywać się może nie tylko nazewnątrz toru, lecz również i do wewnątrz tegoż. Jeżeli trzeba np. wyszutrować przestrzeń między szynami, to można to skutecznie zapomocą otworzenia wewnętrznych zastawek obrotowych. Oprócz tego otworzenie wszystkich zastawek obrotowych umożliwia równoczesne wyładowanie zawartości wozu między szyny i po obu stronach pudła wozu.

Zastawki obrotowe są w ten sposób u-

Szrządkowane, że dolne ich krawędzie zamykające opierają się poniżej wierzchołka blach zsuwnych, co powoduje zmniejszenie się obciążenia obrotowych zastawek, wywołanego przez ładunek wozu.

Na rysunku przedstawiono schematycznie przykład wykonania samoczynnie opróżniającego się wozu w myśl wynalazku.

Fig. 1 przedstawia przekrój poprzeczny wozu wzdłuż linii A—B na fig. 2; fig. 2 — przekrój podłużny wozu wzdłuż linii C—D na fig. 1, fig. 3 — wóz w rzucie poziomym.

Pudło 1 wozu posiada pochyłe ściany czołowe 2 i pionowe ściany boczne 3, prócz tego jest ono zaopatrzone w ukośne lejkowate ścianki boczne 4, przymocowane do ścian 2, 3. Ściany 2, 3 są usztywnione na górnym brzegu zapomocą kątowników 5, 6. Pionowe ściany 3 są wzmocnione na dolnym brzegu kątownikami 7. Lej, który tworzą pochyłe ściany czołowe 2 i boczne 4, jest ograniczony u dołu na czołowych końcach pudła wozu pionowymi ściankami 8.

Dno pudła 1 wozu jest utworzone z siodła, składającego się z dwóch pochyłych blach 9, przyczem wierzchołek 10 tego siodła biegnie w kierunku podłużnym wozu.

Nieprzedstawione na rysunku osie kół 11 połączone są na każdym końcu wozu z ramą, która jest utworzona z podłużnic 12 i ukośnic 13, jak również z czołownic 14. Wewnętrzne podłużnice 12 służą głównie do przenoszenia siły pociągowej, podczas gdy zewnętrzne podłużnice 12 i ukośnice 13 są przeznaczone do przenoszenia uderzeń.

Podłużnice 12 i ukośnice 13 idą od końców wozu aż do ukośnych ścian czołowych 2 pudła wozu. W końcach, w których podłużnice 12 i ukośnice 13 stykają się ukośnie ścianami powierzchniami z pochyłymi ścianami czołowymi 2, są one wzmocnione zapomocą kątowników 15, 16. Kątowniki 16 są połączone nie tylko z podłużnicami 12 i ukośnicami 13, lecz również z pionowymi ściankami poprzecznymi 8. Kątowniki 15 są

połączone nie tylko z podłużnicami 12 i ukośnicami 13, lecz również z ukośnymi ściankami 2 zapomocą nieprzedstawionych na rysunku złączy.

Całe podwozie zatem jest utworzone na końcach wozu z ram wspierających, służących do ułożyskowania osi kół i składających się z podłużnic 12, ukośnic 13 i czołownic 14 oraz w środku wozu z wzmocnionego pudła 1. Ponieważ podłużnice 12 i ukośnice 13 idą od końców wozu tylko do pochyłych ścian czołowych 2 pudła 1 wozu, to posiada ono stosunkowo dużą pojemność.

W pochyłych bocznych ściankach 4 pudła wozu znajdują się podłużne otwory 17, a w pochyłych ściankach podłużnych 9 siodła znajdują się podłużne otwory 18. Ukośne ścianki 4 i 9 krzyżują się mniej więcej na linii przecięcia 19. Części 20, 21 ścianek 4, 9, znajdujące się nad liniami 19, są nieco przesunięte względem części ścianek 22, 23, znajdujących się poniżej tych miejsc skrzyżowania, aby części 21, 22 mogły być przesunięte daleko wdół w celu osiągnięcia większej przestrzeni w pudle wozu.

Dolne brzegi ścianek 4 i 9 są wzmocnione kątownikami 24, 25. Kątowniki te również wzmacniają środkową część podwozia. Dolne części 23 pochyłych ścianek 9 oraz kątowniki 25 tworzą kanały, przez które wyładowany materiał zsuwa się wdół na zewnątrz toru. Tak samo dolne części 22 pochyłych ścianek bocznych 4 oraz kątowniki 24 tworzą kanały, przez które wyładowywany materiał zsuwa się wdół między szyny toru. Powyższe kanały zamykane są zapomocą obrotowych zastawek 26, 27, które obracają się wokoło osi 28, 29. Obrotowe zastawki 26, 27 w położeniu zamknięcia opierają się swymi dolnymi krawędziami na blachach zsuwnych 22, 23, a podczas otwierania ślizgają się cylindrycznymi powierzchniami zamykającymi po krawędziach kątowników 24, 25.

Opisane urządzenie w myśl wynalazku przedstawia tę zaletę, że umożliwia w ra-

zie potrzeby wyładowanie zawartości pudła wozu przez otworenie obydwóch zastawek obrotowych 26 na obie strony wozu nazewnątrz toru, a przez otworenie obydwóch zastawek obrotowych 27 wyładowanie zawartości między szyny toru.

Nadto przez otworenie wszystkich czterech zastawek obrotowych 26, 27 można jednocześnie wyładować zawartość pudła wozu nazewnątrz toru i między szyny tegoż.

Dolne krawędzie obrotowych zastawek 26, 27 wspierają się, jak widać na fig. 1, poniżej wierzchołka blach zsuwnych 22, 23. Daje to tę korzyść, że zmniejszone zostaje obciążenie zastawek obrotowych 26, 27, wywołane przez ładunek wozu.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Wóz opróżniający się samoczynnie

z podłużnem siodłem, znamienny tem, że mniej więcej na linii przecięcia (19) każdej pochyłej ścianki (9) siodła i przeciwległej ścianki bocznej (4) pudła (1) wozu znajduje się wierzchołek kąta, utworzonego z blach zsuwnych (22, 23), na których opierają się w położeniu zamknięcia dolnemi krawędziami zastawki obrotowe (26 względnie 27), służące do wyładowania wozu nazewnątrz toru względnie między szyny tegoż.

2. Wóz według zastrz. 1, znamienny tem, że dolne krawędzie zastawek obrotowych (26, 27) wspierają się poniżej wierzchołka blach zsuwnych (22, 23).

Gust. Talbot & Cie. m. b. H.

Zastępca: Dr. inż. M. Kryzan,
rzecznik patentowy.

