

POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA.



URZĄD
PATENTOWY
PRL

OPIS PATENTOWY 102 979

Patent dodatkowy

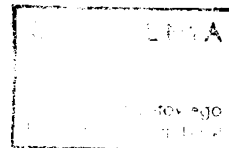
do patentu _____

Zgłoszono: 23.02.77 (P. 196244)

Pierwszeństwo: _____

Zgłoszenie ogłoszono: 02.01.78

Opis patentowy opublikowano: 30.11.1979



Int. Cl.² B61G 1/36

Twórcy wynalazku: Józef Kowal, Henryk Skrzypczak, Aleksander Kurdziel, Bronisław Błachut, Kazimierz Chmurski, Wiesław Wdowiak, Władysław Saletnik

Uprawniony z patentu: Centralny Ośrodek Projektowo-Konstrukcyjny
Maszyn Górniczych „KOMAG”,
Gliwice (Polska)

Sprzęg wozu kopalnianego

Przedmiotem wynalazku jest sprzęg wozu kopalnianego do łączenia sąsiednich wozów pociągu.

Znane są sprzęgi wozów kopalnianych z amortyzatorami sprężynowymi, w których sprężyna jest osadzona przesuwnie na sworzniu między płytami oporowymi, przy czym płyty oporowe są usytuowane w prowadnikach na przeciwnych końcach sworznia. Do sworznia z jednej strony jest mocowany zderzak wraz z hakiem, drugi zaś koniec sworznia ma nakrętkę, która ogranicza przemieszczanie się płyty w jednym kierunku. Konstrukcja znanego sprzęgu ma tę wadę, że sprężyna na skutek odkształcenia, pęknięcia lub zerwania powoduje opadnięcie głowicy zderzaka, a tym samym niepożądane rozprzęganie wozów oraz nachodzenie zderzaka sąsiedniego wozu na zwisającą głowicę zderzaka. Wówczas rozłączenie zderzaków jest szczególnie utrudnione i pracochłonne zważywszy znaczny ciężar konstrukcji.

Celem wynalazku jest takie rozwiązanie sprzęgu, które zapewnia bezawaryjne i niezawodne sprzęganie wozów kopalnianych.

Istotą sprzęgu według wynalazku jest to, że głowica zderzaka stanowi jednolitą zwartą całość i ma w płaszczyźnie poziomej i pionowej występy, w których osadzone są amortyzatory gumowe wraz z obejmami zewnętrznymi i wewnętrznymi. Obejmy zewnętrzne są zamocowane na stałe do ramy podwozia. Dodatkowe zabezpieczenie przed rozprzęganiem wozów stanowi płyta zamocowana od strony spągu do ramy podwozia i usztywniająca głowicę zderzaka na stałym poziomie.

Przedmiot wynalazku uwidoczniono w przykładzie wykonania na rysunku, którego fig. 1 przedstawia sprzęg w widoku z góry, fig. 2 — przekrój wzdłuż linii A—A zaznaczonej na fig. 1, fig. 3 — sprzęg w widoku z tyłu.

Sprzęg według wynalazku ma głowicę zderzaka 1 zaopatrzoną w płaszczyźnie pionowej w występy 4 i 5 dystansowe i w płaszczyźnie poziomej w występy 2 i 3. Występy 2 i 3 wywierają nacisk na osadzone w obejmach 6 amortyzatory 7 gumowe. Amortyzatory 7 wraz z obejmami 6 wewnętrznymi są osadzone w zewnętrznych obejmach 8 zamocowanych na stałe do konstrukcji podwozia. Ponadto sprzęg ma płytę 10 zamocowaną do ramy podwozia 9 za pomocą śrub 11 od strony sprzęgu. Płyta 10 usztywnia sprzęg i zapewnia usytuowanie głowicy zderzaka 1 na stałym poziomie. W związku z tym eliminuje niepożądane rozprzęganie wozów nawet

w przypadku zużycia gum amortyzatorów 7. Sprzęganie sąsiednich wozów odbywa się za pomocą ogniwa 12, które nakłada się na wystający z głowicy zderzaka 1 odpowiednio ukształtowany hak 13.

Zastrzeżenie patentowe

Sprzęg wozu kopalnianego, z n a m i e n n y t y m, że głowica zderzaka (1) ma w płaszczyźnie poziomej występy (2) i (3), w płaszczyźnie pionowej dystansowe występy (4) i (5), między którymi osadzone są gumowe amortyzatory (7) wraz z obejmami (6) i (8), przy czym obejmy (8) są zamocowane na stałe do ramy (9) podwozia, do której to ramy (9) od spągu jest zamocowany płyta (10) usztywniająca głowicę zderzaka (1).

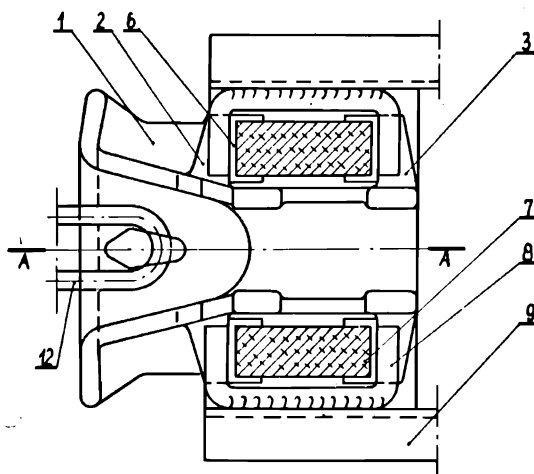


Fig. 1

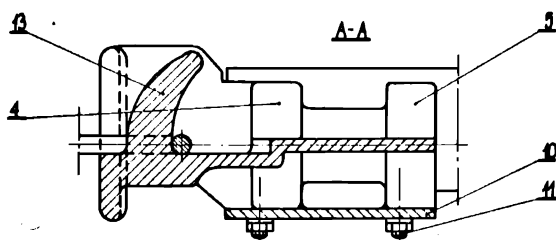


Fig. 2

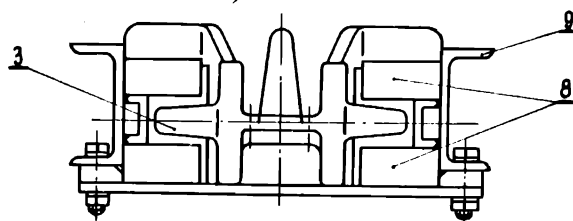


Fig. 3