



ÚŘAD PRO VYNÁLEZY
A OBJEVY

POPIS VYNÁLEZU K AUTORSKÉMU OSVĚDČENÍ

232 356

(11)

(B1)

(61)

(23) Výstavní priorita
(22) Přihlášeno 17 09 81
(21) (PV 6872-81)

(51) Int. Cl.¹ B 61 H 7/06,
B 61 K 7/20

(40) Zveřejněno 18 06 84
(45) Vydáno 01 01 87

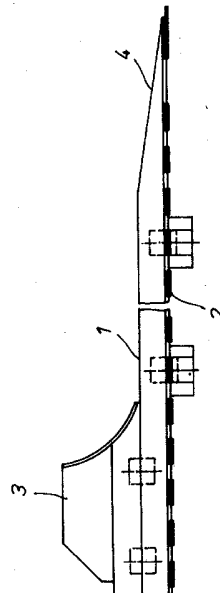
(75)

Autor vynálezu STUHLÝ VÁCLAV, OSTRAVA

(54) Zarážka železničních vozů

Vynález se týká zarážky železničních vozů zejména pro převážení horkých ingotů uvnitř výrobní haly od hlubinných pecí k blokové válcovací stolici.

Zarážka železničních vozů sestává ze dvou lyžin (1) spojených navzájem příčnickou (5), přičemž lyžiny (1) jsou na svém nájezdovém konci opatřeny nájezdovými klíny (4) a na dojezdovém konci opěrnými konzolami (3). Délka lyžin (1) je rovna nejméně 1,2 násobku rozvoru železničního vozu, přičemž k lyžinám (1) jsou zespodu s mezerami mezi sebou připevněny destičky (2) z materiálu s vysokým součinitelem tření a spojovací příčníky (5) jsou přitom ve své spodní části opatřeny naváděcími šikmými plochami.



Vynález se týká zarážky železničních vozů zejména pro převážení horkých ingotů uvnitř výrobní haly od hlubinných pecí k blokové válcovací stolici.

Dosavadní známé zarážky železničních vozů, používané rovněž k brzdění železničních vozů pro převážení horkých ingotů, které se pohybují uvnitř výrobní haly a slouží k převážení horkých ingotů od hlubinných pecí k blokové válcovací stolici, mají nevýhodu v tom, že vyžadují značnou brzdnu dráhu, která se ve výrobních halách nedostává, což je způsobeno tím, že na ně působí cca poloviční hmotnost železničního vozu, čehož důsledkem je poloviční brzdná síla, jež by mohla být hmotností železničního vozu vyvozena. Tento nedostatek vyplývá z konstrukce těchto známých železničních zarážek, které slouží k najetí pouze předních kol železničního vozu na ně ve směru pohybu železničního vozu, kde brzdná síla je dána cca poloviční hmotností železničního vozu a koeficientem tření mezi nimi a kolejnicemi.

Uvedené nevýhody dosud známých zarážek železničních vozů se odstraní zarážkou železničních vozů, zejména pro převážení horkých ingotů uvnitř výrobní haly, sestávající ze dvou lyžin spojených navzájem příčnickem, které jsou na nájezdovém konci opatřeny nájezdovými klíny a na dojezdovém konci opěrnými konzolami, vyznačenou tím, že délka lyžin je rovna nejméně 1,2 násobku rozvoru železničního vozu, přičemž k lyžinám jsou zespodu s mezerami mezi sebou připevněny destičky z materiálu s vysokým součinitelem tření a spojovací příčníky jsou přitom ve své spodní části opatřeny naváděcími šikmými plochami.

Výhodou zarážky železničních vozů podle vynálezu je to, že pro ubrzdění železničního vozu vyžaduje poměrně krátkou brzdnu dráhu, což je dáno stykem destiček z materiálu vykazujícím vysoký koeficient tření s povrchem kolejnic železniční dráhy a dále tím, že na zarážku působí celá hmotnost železničního vozu.

Zarážka železničního vozu podle vynálezu je jako příklad znázorněna na přiloženém výkresu, kde obr. 1 znázorňuje boční pohled na zarážku, obr. 2 půdorysný pohled na obr. 1 a obr. 3 řez rovinou B-B z obr. 2.

Podle příkladného provedení sestává zarážka železničního vozu ze dvou lyžin 1, které jsou z jedné strany opatřeny destičkami 2 z materiálu vyznačujícího se vysokým koeficientem tření. Lyžiny 1 zarážky jsou destičkami 2 uloženy na kolejnicích železniční dráhy a jsou na svých jednéh koncích ukončeny opěrnými konzolami 3 jednoho páru kol železničního vozu. Druhé konce lyžin 1 zarážky jsou ukončeny nájezdovými klíny 4 a délka lyžin 1 zarážky je větší než je rozvor kol železničního vozu. Lyžiny 1 zarážky jsou dále navzájem spojeny rozpěrnými příčníky 5, které jsou opatřeny šikmými naváděcími plochami 6 pro nasunutí na vnitřní strany kolejnic železniční dráhy a fixaci polohy lyžin 1 zarážky.

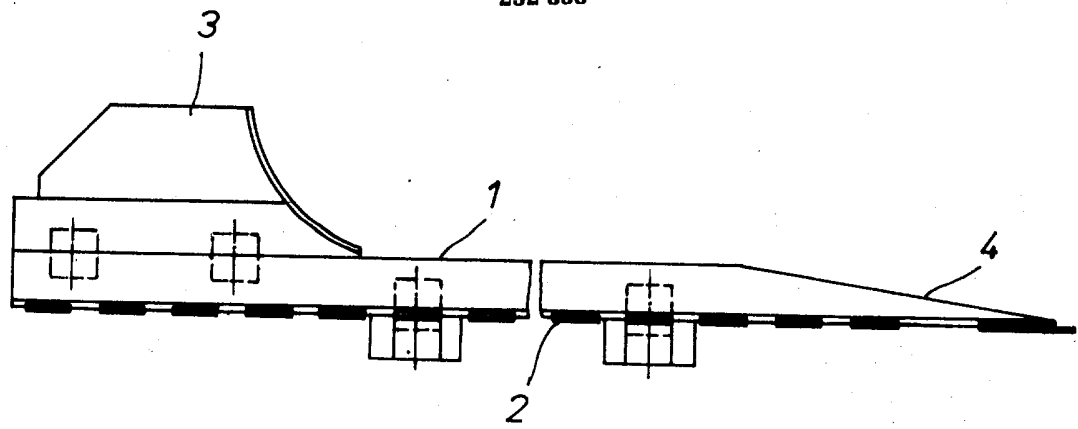
Zarážka železničních vozů podle vynálezu slouží, zejména jako koncová zarážka ingotových železničních vozů, pro převážení horkých ingotů od hlubinných ohřívacích pecí k blokové válcovací stoličce, které jsou opatřeny jak vzduchovými tak elektrickými brzdami. Při dojezdu ingotového železničního vozu do své jedné z krajních poloh se jeho ubrzdění provádí jeho vlastními brzdami. V případě, že nedojde k jeho ubrzdění v požadované krajní poloze, najede vůz na lyžiny 1 zarážky a opře se svými předními koly, danými směrem jeho pohybu, o opěrné konzoly 3 zarážky a další jeho ubrzdění nastává třením mezi destičkami 2 a kolejnicemi železniční dráhy, které je vyvozeno celou hmotností železničního vozu a koeficientem tření destiček 2, takže jeho ubrzdění nastane na poměrně krátké brzdné dráze. Mezery mezi destičkami 2 zlepšují jejich chlazení a zvyšují tak jejich životnost.

PŘEDMĚT VYNÁLEZU

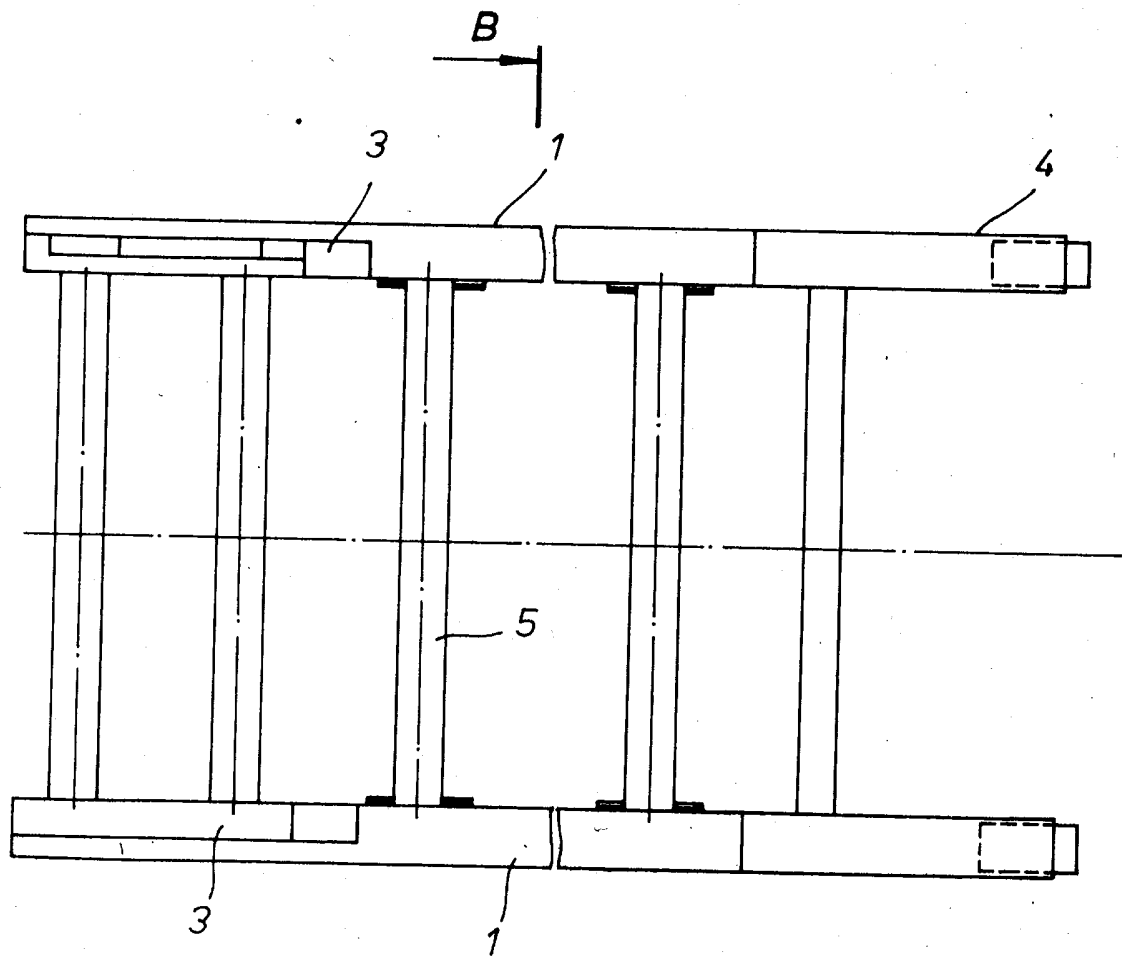
232 356

Zarážka železničních vozů, zejména pro převážení horkých ingotů uvnitř výrobní haly, sestávající ze dvou lyžin spojených navzájem příčnickem, které jsou na nájezdovém konci opatřeny nájezdovými klíny a na dojezdovém konci opěrnými konzolami, vyznačená tím, že délka lyžin (1) je rovna nejméně 1,2 násobku rozvoru železničního vozu, přičemž k lyžinám (1) jsou zespodu s mezerami mezi sebou připevněny destičky (2) z materiálu s vysokým součinitelem tření a spojovací příčníky (5) jsou přitom ve své spodní části opatřeny naváděcími šikmými plochami.

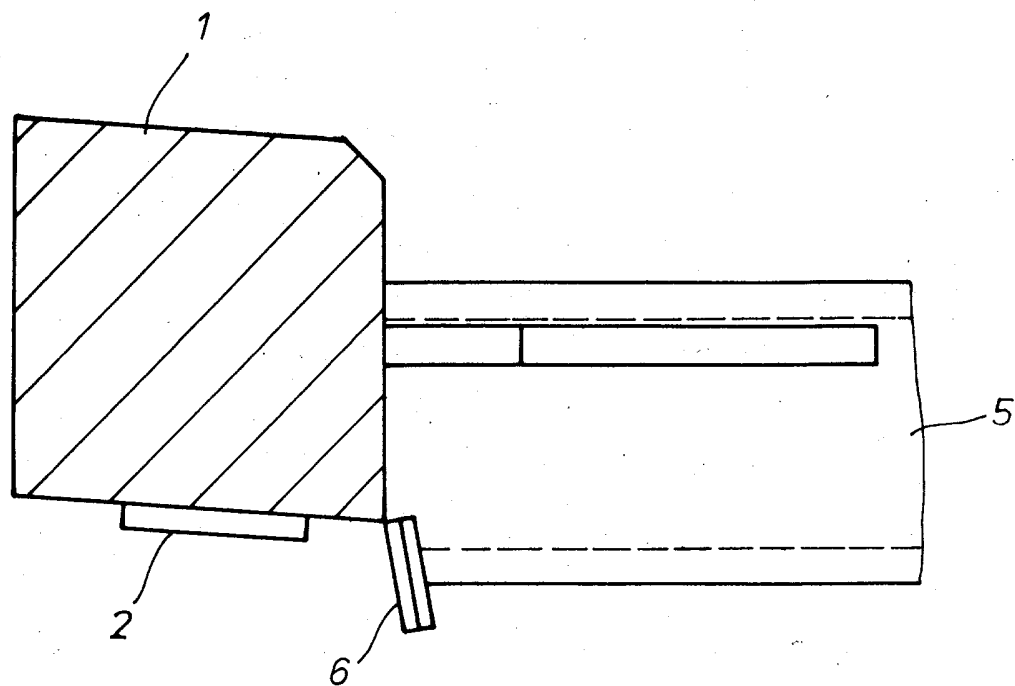
2 výkresy



Obr. 1



Obr. 2



Obr. 3