



Patent dodatkowy
do patentu nr _____

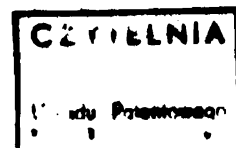
Zgłoszono: 21.07.77 (P. 199834)

Pierwszeństwo: _____

Zgłoszenie ogłoszono: 26.02.79

Opis patentowy opublikowano: 30.09.1982

Int. Cl.² B66B 17/02
E04H 12/26



Twórcy wynalazku: Michał Skraburski, Andrzej Ratajczak

Uprawniony z patentu: Główne Biuro Studiów i Projektów Górniczych Biuro
Projektów Górniczych – Katowice, Katowice (Polska)

Wielofunkcyjne podciągi nośne torów jezdnych do nasuwania wieży basztowej nad szyb

1

Przedmiotem wynalazku są wielofunkcyjne podciągi nośne torów jezdnych do nasuwania wieży basztowej nad szyb, usytuowane w świetle szybu.

Stan techniki. Znane i stosowane podciągi nośne torów jezdnych do nasuwania wieży basztowej nad szyb, usytuowane w świetle szybu, wykonywane są najczęściej jako konstrukcje stalowe. Podciągi, po nasunięciu wieży zostają najczęściej demontowane, pozostawione w szybie zmniejszają jego światło i utrudniają ogrzewanie szybu, wykonywane za pomocą ciepłego powietrza wprowadzonego do szybu kanałami żelbetowymi usytuowanymi poniżej zrębu szybu, lub wdmuchiwanego w kierunku przedziału naczyniowego dyszami zabudowanymi powyżej zrębu szybu.

W pierwszym przypadku pozostawienie podciągów nośnych utrudnia i podraża wykonanie wlotów kanałów żelbetowych do szybu, w drugim zwiększa zdecydowanie opory przepływu powietrza.

Istota wynalazku. Wielofunkcyjne podciągi nośne torów jezdnych do nasuwania wieży basztowej nad szyb według wynalazku, wykonane z blach stalowych spawanych w zamknięty profil prostokątny, mają rozstaw ścianek bocznych odpowiadający rozstawowi szyn toru jezd-
nego, ściankę dolną otwartą na całej długości światła
szybu, a w ścianie górnej dwa otwory rozmieszczone
symetrycznie do szybu, poza jego światłem, przy czym
przekrój podciągu zamknięty jest obustronnie poza
otworami w ścianie górnej. W czasie eksploatacji szy-
bu podciągu stanowi kanał ogrzewania szybu, oraz pod-

2

parcie trzonu prowadniczego wieży i klap przeciwpożarowych.

Otwory w ścianie górnej stanowią otwory wlotowe i połączone są z urządzeniami wdmuchującymi ciepłe powietrze, otwór w ścianie dolnej stanowi otwór wylotowy wprowadzający ciepłe powietrze w światło szybu.

Rozwiązanie według wynalazku pozwala uniknąć w ogóle budowy kanałów grzewczych wraz z wlotami ich do szybu, zapewniając jednocześnie wysoką sprawność układu ogrzewania szybu.

Otwory wlotowe i wylotowe w podciągach nośnych mogą być na czas nasuwania wieży zaślepiane blachą, np. przyspawaną punktowo.

Objaśnienie rysunku. Przedmiot wynalazku uwidocz-
niony jest w przykładzie wykonania na rysunku, na któ-
rym fig. 1 przedstawia podciągi nośne usytuowane w
świecie szybu w widoku z góry, fig. 2 – te same
podciągi z wózkami jezdnymi przesuwanej wieży w prze-
kroju pionowym poprzecznym, fig. 3 – podciąg pracu-
jący jako kanał ogrzewania szybu w przekroju pionowym
podłużnym.

Opis rozwiązania. Jak uwidoczniło na rysunku każdy
z podciągów 1 wykonany jest z blach stalowych spa-
wanych w zamknięty profil prostokątny.

Rozstaw ścianek bocznych podciągu odpowiada roz-
stawowi szyn toru jezd-
nego 2. Ścianka dolna podciągu
1 otwarta jest na całej długości światła szybu, a w
ścianie górnej znajdują się dwa otwory rozmieszczone
symetrycznie do szybu 6 poza jego światłem.

Wielkość otworów jest odpowiednia dla ilości powietrza wprowadzanego celem ogrzewania szybu 6.

Przekrój podciągu 1 zamknięty jest obustronnie poza otworami w ścianie górnej pionową wspawaną w profil blachą 9.

Dla nasuwania wieży podciąg 1 zabetonowany zostaje w fundamencie wieży, po czym po ułożeniu torów 2 nasuwa się wieża basztowa nad szyb za pomocą układu wózków jezdnych 3 i podnośników hydraulicznych 4. Po nasunięciu wieży i zlikwidowaniu torów jezdnych 2 wspiera się na podciągach 1 trzon prowadniczy wieży 7 oraz konstrukcję klap przeciwpożarowych 8. Do otworów w górnej ścianie podciągu 1 podłącza się kanały układu ogrzewania szybu, wykorzystując podciąg 1 jako kanał ogrzewania szybu.

Zastrzeżenie patentowe

Wielofunkcyjne podciągi nośne torów jezdnych do nasuwania wieży basztowej nad szyb, **znamiennie tym**, że każdy z podciągów (1) wykonany z blach stalowych spawanych w zamknięty profil prostokątny ma rozstaw ścianek bocznych odpowiadający rozstawowi szyn toru jezdnych (2), ściankę dolną otwartą na całej długości światła szybu (6), a w ścianie górnej dwa otwory rozmieszczone symetrycznie do szybu (6) poza jego światłem, przy czym przekrój podciągu (1) zamknięty jest obustronnie poza otworami w ścianie górnej, a sam podciąg (1) w czasie eksploatacji szybu (6) stanowi kanał ogrzewania szybu oraz podparcie trzonu prowadniczego wieży (7) i klap przeciwpożarowych (8).

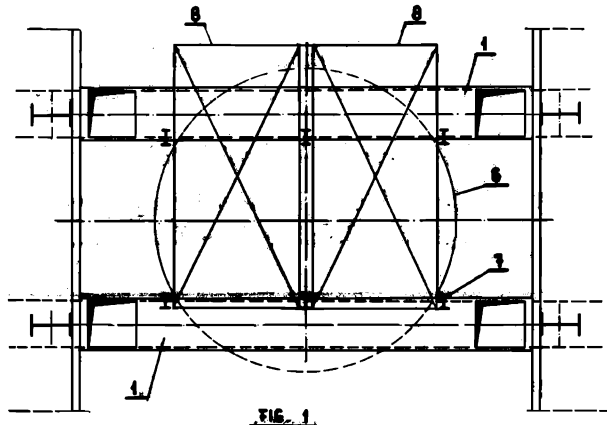


FIG. 1

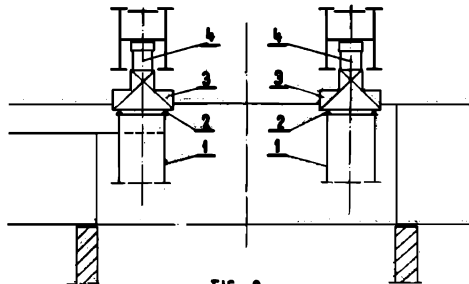


FIG. 2

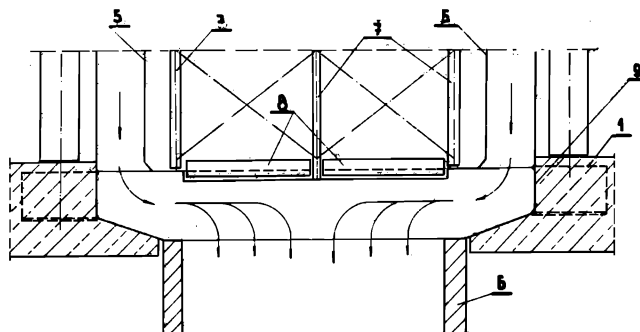


FIG. 3