



ÚŘAD PRO VYNÁLEZY
A OBJEVY

POPIS VYNÁLEZU

K AUTORSKÉMU OSVĚDČENÍ

213 720

(11) (B1)

(61)

(23) Výstavní priorita
(22) Přihlášeno 13 07 79
(21) PV 4941-79

(51) Int. Cl.³ B 21 B 39/02

(40) Zveřejněno 15 09 81
(45) Vydáno 01 04 84

(75)
Autor vynálezu

SKOTNICA JAROSLAV, SKALICE a BAJGER JAROMÍR, FRÝDEK-MÍSTEK

(54) Vlečnick těžkých vozů, zejména kolejových

1

Vynález se týká řetězového reverzního vlečnicku těžkých vozů, zejména kolejových, řeší přesouvání vozů s těžkými náklady z jednoho místa - pracoviště - na místo jiné - další pracoviště, sklad a podobně.

Dosud se těžké náklady, které je nutno převážet při dalším zpracovávání na jiné pracoviště nebo do skladů apod. na kolejových a jiných těžkých vozech, přesunují několika známými způsoby, např. pomocí vrátek. Nevýhodou je, že k této manipulaci musí být obvykle dva pracovníci a že pracovní prostředí je ohrožováno nebezpečným tažným lanem. Jiným způsobem je přesouvání vozů malou lokomotivou. Nevýhodou je nutnost odbornější obsluhy, náročné údržby a poměrně vysoká cena. Při vysokém nákladu je při tlačení vozů špatný výhled dopředu. Dalším způsobem je přesouvání vozů soupravou, v níž jeden vůz je vybaven elektromotorem. Nevýhodou je složitě zařízení s přívodem energie. Při umístění přívodu pod zemí mezi kolejnicemi je nutno upravit kolejiště tak, že není možno použít pražců, při umístění přívodu vedle kolejí se zabírá další prostor kolem a zvyšuje nebezpečí úrazu vyčnívajícím ramenem přívodu z profilu vozů.

Uvedené nevýhody odstraňuje vlečnick těžkých vozů, zejména kolejových, opatřený hnací jednotkou podle vynálezu. Podstata vynálezu spočívá v tom, že hnací jednotka je v ose pojezdové dráhy propojena s vrátnou stanicí tažným řetězem, jehož jedna větev je vedena horní částí vodítka a připevněna k náklonnému závěsu, jímž je opatřen tažený vůz a druhá vě-

tev tažného řetězu je vedena spodní částí vodítka přes vratnou stanici do horní části vodítka, přičemž konec této druhé větve tažného řetězu je připevněn rovněž k náklonnému závěsu.

Výhodou vlečnicku podle vynálezu je, že hnací jednotka je umístěna pod zemí na jednom konci potřebné pojezdové dráhy vozů a na druhém konci je upravena vratná stanice. Hnací jednotka může být umístěna případně i uvnitř pojezdové dráhy, v tom případě jsou vratné stanice dvě, na každém konci jedna. Vodítka tažného řetězu jsou tak provedena, že umožňují při své malé výšce zabudování mezi kolejnice na stávající pražce a přitom nepřesahují okolní rovinu terénu. Připojení tažného řetězu k vlečenému vozu náklonným závěsem umožňuje menší vychýlení vozu v rámci vůle v rozchodu kolejí vzhledem k ose tažného řetězu. Další výhodou vlečnicku podle vynálezu je to, že řeší přesun vozů takovým způsobem, že okolní terén je úplně volný bez různých vyčnívajících nebezpečných prvků a že u kolejových vozů lze pro kolejiště použít pražců a kolejnic, takže není třeba vytvářet nové, speciální, složitě a nákladně kolejiště.

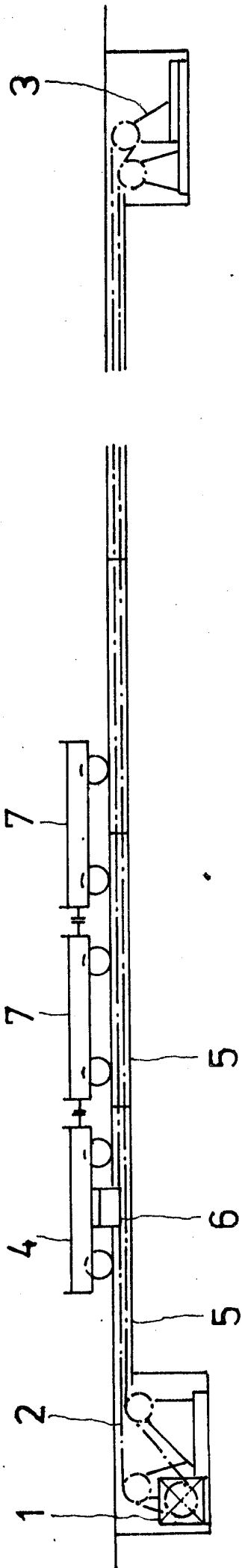
Na přiložených výkresech je znázorněno příkladné provedení vlečnicku podle vynálezu. Obr. 1 znázorňuje schematický nárys vlečnicku a obr. 2 znázorňuje schematický řez kolejištěm s vodítky tažného řetězu.

Řetězový reverzní vlečnick těžkých vozů, zejména kolejových podle vynálezu je tvořen hnací jednotkou 1, k níž je připojen tažný řetěz 2. Jedna větev tažného řetězu 2 probíhá horní částí vodítka 5 a je připojena k náklonnému závěsu 6, uchycenému na taženém vozu 4. Druhá větev tažného řetězu 2 probíhá spodní částí vodítka 5 přes vratnou stanici 3 do horní části vodítka 5 a připojuje se z druhé strany k náklonnému závěsu 6, uchycenému na taženém vozu 4. K taženému vozu 4 mohou být připojeny další vlečné vozy 7. Vodítka 5 jsou uložena v úrovni terénu kolejiště 8 a mají takovou výšku, že umožňují použití jakýchkoliv běžných pražců 9. Hnací jednotka 1 svým reverzním pohybem táhne tažným řetězem 2 tažený vůz 4 s připojenými vlečnými vozy 7 buď na jednu stranu přímo nebo na druhou stranu přes vratnou stanici 3. Vlečnick podle vynálezu možno použít všude tam, kde je nutno přesunovat těžké náklady, např. z jednoho provozního traktu do druhého, z výstupní strany technologické linky na vstupní stranu, pro převážení válců, stohů plechů a svitků apod.

PŘEDMĚT VYNÁLEZU

Vlečnick těžkých vozů, zejména kolejových, opatřený hnací jednotkou, vyznačený tím, že hnací jednotka /1/ je v ose pojezdové dráhy propojena s vratnou stanicí /3/ tažným řetězem /2/, jehož jedna větev je vedena horní částí vodítka /5/ a připevněna k náklonnému závěsu /6/, jímž je opatřen tažený vůz /4/ a druhá větev tažného řetězu /2/ je vedena spodní částí vodítka /5/ přes vratnou stanici /3/ do horní části vodítka /5/, přičemž konec této druhé větve tažného řetězu /2/ je připevněn rovněž k náklonnému závěsu /6/.

Obr. 1



Obr. 2

