



POPIS VYNÁLEZU K AUTORSKÉMU OSVĚDČENÍ

223047

(11)

(B1)

[22] Přihlášeno 21 12 81
[21] [PV 9619-81]

[40] Zveřejněno 29 10 82

[45] Vydáno 15 03 86

[51] Int. Cl.³
B 61 K 7/16

(75)

Autor vynálezu

BURDA KAREL, BAJOREK RADOMÍR ing., OSTRAVA, MATUŠEK
BŘETISLAV, VRATIMOV

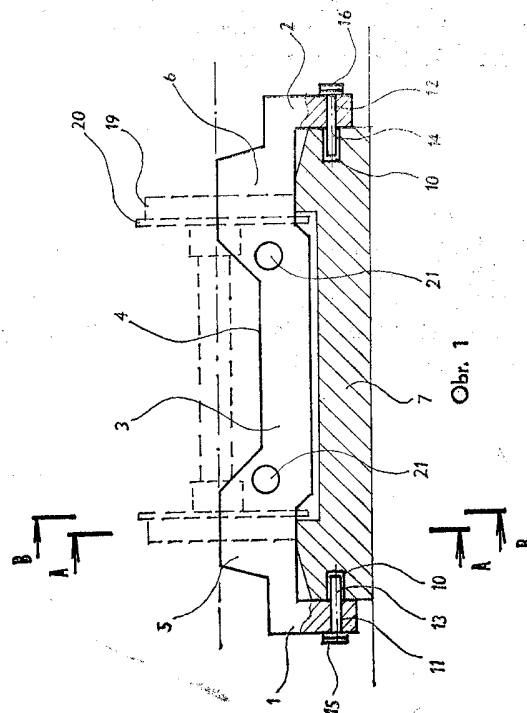
(54) Kolejová zarážka korýtkových vozů

1

Vynález se týká kolejové zarážky určené pro kolejiště, po němž pojíždí na sázečí straně ocelářských pecí korýtkové vozy.

Kolejová zarážka pro korýtkové vozy podle vynálezu sestává z mostu, nárazkových těles a bočnic, vše provedeno jako celistvý odlitek z lité oceli, přičemž most je opatřen prosazením, v bočnicích jsou vytvořeny průchozí úložné díry, do nichž jsou zasunuty kotevní čepy uložené svými konci v děrácích kolejové desky a nárazková tělesa jsou opatřena sférickými vybráními.

2



Vynález se týká kolejové zarážky určené pro kolejiště, po němž pojíždí na sázeční straně ocelářských pecí korýtkové vozy.

Korýtkové vozy, naložené sázečními koryty s pevnou vsázkou, pojíždějí před čelem pecí na sázeční straně ocelárny v kolejišti, které je tvořeno masivními kolejovými deskami z lité oceli, v níž jsou zality paty kolejnic. Kolejové desky jsou na svých koncích opatřeny stupňovitým osazením, jimiž se k sobě sestavují a v místě tohoto stupňovitého osazení jsou opatřeny otvory, do nichž se zakládají čepy, které znehybňují sestavu kolejových desek. Kromě toho je každá kolejová deska opatřena z boku dvěma páry předlitých otvorů, do nichž se při výměnách a transportu zdvihacím zařízením skládají čepové úchyty pro jeřábový úvazek. Obvyklé i hmotnostně značně zvětšené kolejové zarážky nejsou schopny plnit spolehlivě a bezpečně svou funkci, a proto často dochází k vykolejení korýtkových vozů na sázeční plošině. I při relativně nízké rychlosti pohybu sázečních souprav je nutno mít na zřeteli, že dojezd vykolejených souprav na hladké sázeční plošině je dosti značný, protože na rozdíl od klasického kolejiště zde neexistují pražce, které by účinně zkrátily dojezd vykolejených vozů. Harmonogram vedení tavby přitom vyžaduje prakticky okamžitě odstranění poruchy, což spolu se značnou hmotností naložených korýtkových vozů bývá velkým technickým problémem.

Výše uvedené nedostatky odstraňuje kolejová zarážka pro korýtkové vozy podle vynálezu sestávající z mostu, narážkových těles a bočnic, vše provedeno jako celistvý odlitek z lité oceli, přičemž most je opatřen prosazením, v bočnicích jsou vytvořeny průchozí úložné díry, do nichž jsou zasunuty kotevní čepy uložené svými konci v děrách kolejové desky a narážková tělesa jsou opatřena sférickými vybráními.

Kolejová zarážka, provedená podle vynálezu, tvoří s kolejovou deskou kolejiště pevný celek a úložná osazení uvnitř kolejové zarážky poskytují vysokou míru bezpečnosti proti riziku vykolejení, zachycuje i velmi těžké nárazy, při kterých nedochází ani k poškození nákolku a věnce kol korýtkových vozů, ani k poškození kolejové zarážky samotné.

Vynález je v příkladu provedení blíže objasněn na připojených výkresech, kde značí obr. 1 pohled podélnou osou kolejiště na kolejovou zarážku, obr. 2 boční pohled na kolejovou zarážku z obr. 1, obr. 3 a 4 pohled do řezu v místech A—A a B—B z obr. 1 a obr. 5 pohled do řezu v místě C—C z obr. 2.

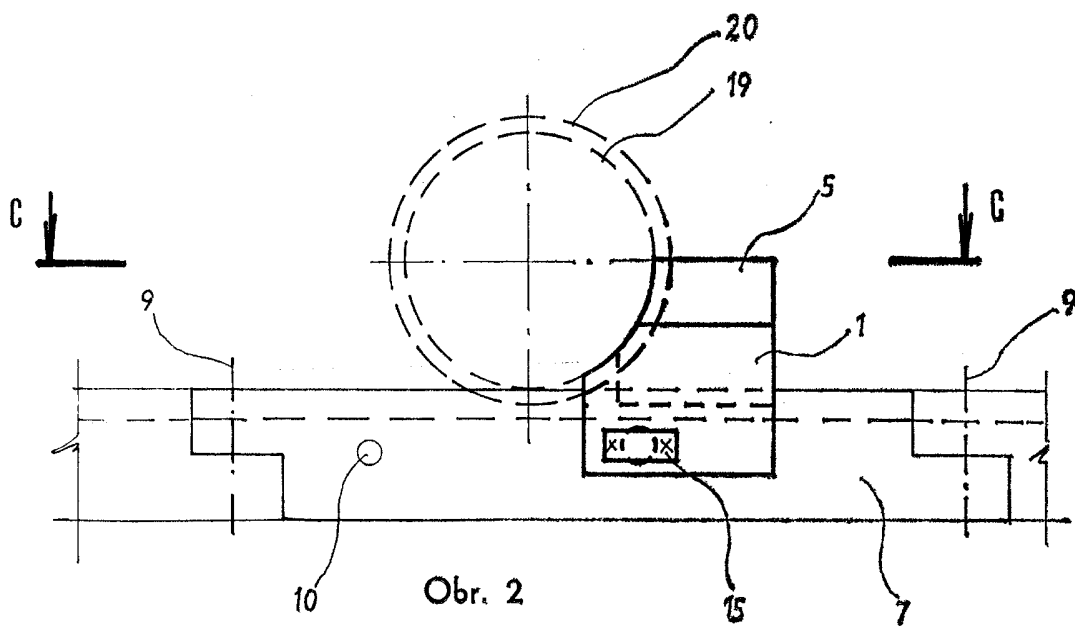
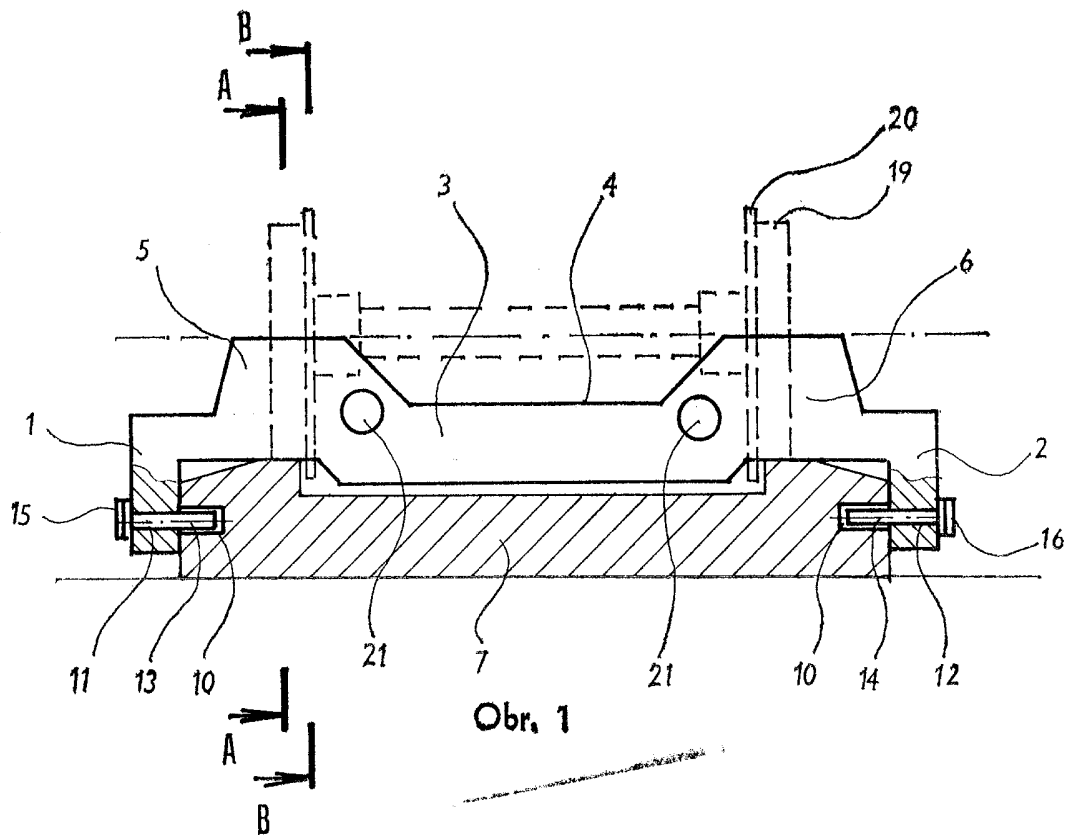
Ocelolitinný odlitek kolejové zarážky je tvořen bočnicemi 1, 2, mostem 3, v němž je vytvořeno prosazení 4 pro volný průchod spřáhla korýtkového vozu a narážkových těles 5, 6. Kolejová zarážka je usazena na kolejové desce 7, která je opatřena jednak otvory 8 pro uložení čepů 9 spoujících sousední kolejové desky a jednak bočními děrami 10. Kolejová zarážka je nehybně spojena s kolejovou deskou 7 tím, že v bočnicích 1, 2 jsou vytvořeny průchozí úložné díry 11, 12, do nichž jsou zapnuty kotevní čepy 13, 14 uložené svými konci v bočních děrách 10 kolejové desky 7. Toto uložení kotevních čepů 13, 14 je zajištěno šroubovými příložkami 15, 16. V narážkových tělesech 5, 6 jsou vytvořena osazená sférická vybrání 17, 18, která jsou dobře patrná zejména z obr. 5. Poloměr zaoblení R_1 sférického vybrání 17 přitom odpovídá poloměru nákolku 19 a poloměr R_2 sférického vybrání 18 odpovídá poloměru věnce 20 kola korýtkového vozu.

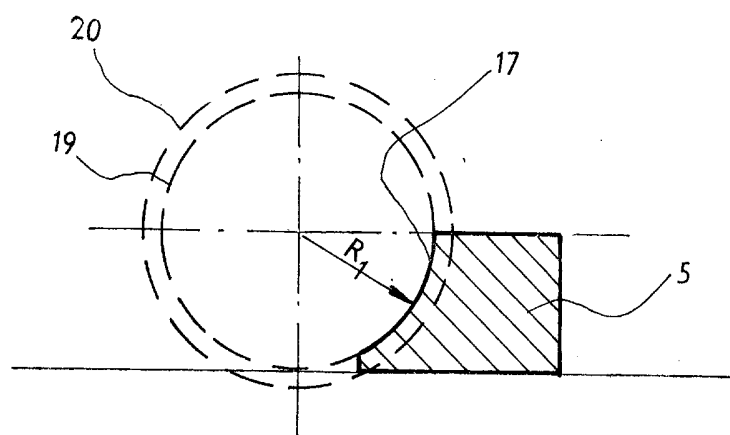
V zesílených částech odlitku kolejové zarážky jsou vytvořeny otvory 21 pro založení jeřábového úvazku při demontáži a transportu kolejové zarážky.

PŘEDMĚT VYNÁLEZU

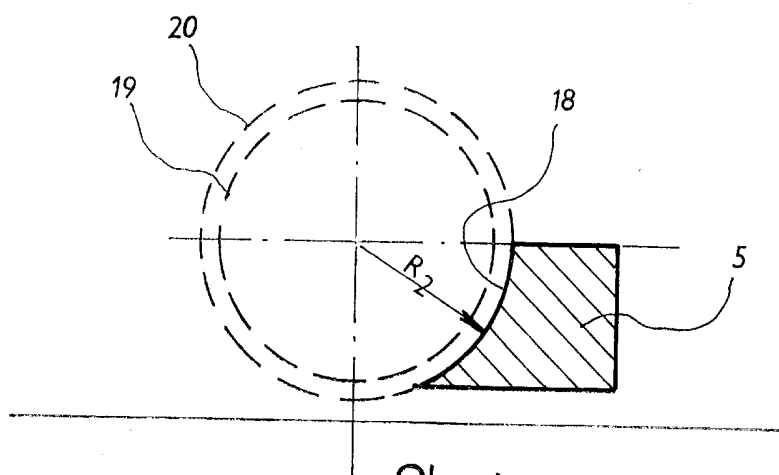
Kolejová zarážka korýtkových vozů pro kolejiště sázeční strany ocelárny, vyznačující se tím, že sestává z mostu (3), narážkových těles (5, 6) a bočnic (1, 2), vše provedeno jako celistvý odlitek z lité oceli, přičemž most (3) je opatřen prosazením (4), v boč-

nicích (1, 2) jsou vytvořeny průchozí úložné díry (11, 12), do nichž jsou zasunuty kotevní čepy (13, 14) uložené svými konci v děrách (10) kolejové desky (7) a v narážkových tělesech (5, 6) jsou vytvořena sférická vybrání (17, 18).

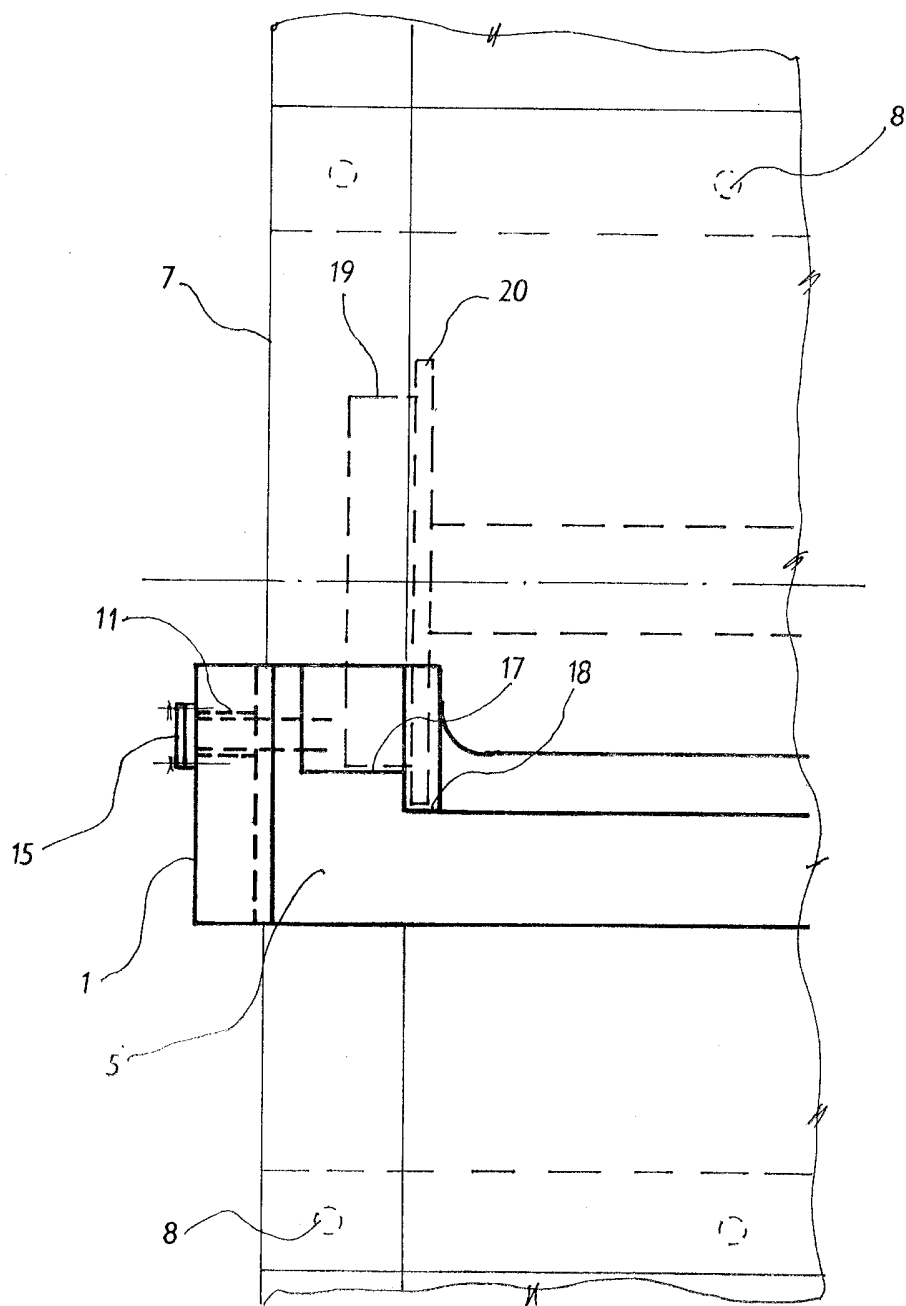




Obr. 3



Obr. 4



Obr. 5