

B616 11/00

## POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ OPIS PATENTOWY

Nr 37405

Kl. 25 a, 18

Jerzy Hajduk

Kraków, Polska

### Automatyczne wrzęgło przenośnej kolei jednolinowej

Udzielono patentu z mocą od dnia 8 grudnia 1953 r.

Stosowane dotąd w budowie kolei jednolinowych wrzęgła odznaczają się dużym ciężarem bądź też koniecznością dodatkowej obsługi ręcznej. Ponadto obejście rolki podporowej możliwe jest u nich zazwyczaj tylko z jednej strony, a skrajnie ich są znaczne.

Proponowana konstrukcja spełnia warunki, jakie stawia się wrzęgłu automatycznemu przenośnej kolei jednolinowej, a mianowicie umożliwia obejście rolek podporowych w trzech prostopadłych do siebie płaszczyznach, a zatem ułatwia przystosowanie trasy kolei do załamów terenowych, nie wywołuje wstrząsów (obciążeń dynamicznych w wagonie, linie i podporze) przy przechodzeniu podpory, ze względu na łagodne kształty szczęk i dzięki nowoczesnej technologii wykonania ciężar całego wagonu jest kilkakrotnie niższy od stosowanych do tej pory (około 5 kg przy 350 kg udźwigu). Zmniejszenie ciężaru uzyskuje się przez odkuwanie w matrycach, cieplną obróbkę, stosowanie stali gatunkowych, spawanie, stosowanie

łożysk „rowerowych” zamiast ~~katkow~~ ~~normalizowanych~~ ~~mas~~ ~~plastycznych~~ na rolki.

Na rysunku fig. 1 przedstawia wrzęgło w przekroju prostopadłym do osi liny, fig. 2 — w rzucie pionowym, fig. 3 — w rzucie poziomym. Poszczególne części na fig. 1 są następujące: 1 — szczeka górna, 2 — szczeka dolna, 3 — płytka ślizgowa, 4 — śruby płytki, 5 — sprężyna luzująca, 6 — sworzeń główny, 7 — obudowa, 8 — płytka oporowa, 9 — rolka jezdna, 10 — sworzeń rolki, 11 — zatrzask, 12 — sprężyna agrałkowa, 13 — sworzeń zatrzasku.

Szczeka górna 1 i dolna 2 wykonane są ze stali gatunkowej przez prasowanie lub kucie w matrycy i obrobione cieplnie.

Działanie wrzęgła jest następujące: wagon zawieszony jest przegubowo na sworzniu 6. Na stacji za- i wyładowniczej wagon przetacza się na rolkach 9. W tym czasie obie szczęki są opuszczane. Najeżdżając na linę wagon obniża się w stosunku do niej, lina podnosi szczęki. Dolna szczeka 2

opiera się piętą o blachę oporową 8. Lina zostaje zaciśnięta w szczękach ciężarem wagonu. Zabezpieczenie przed zwolnieniem zacisku na stromych odcinkach trasy stanowi zatrzask 11 zwalniany na stacji przez szynę odbojową.

#### Zastrzeżenia patentowe

1. Automatyczne wprzęgło przenośnej kolei jednolinowej, znamienne tym, że szczęki zaciskane są na linie przez równoległe dosunięcie szczęk (1 i 2) pod wpływem własnego ciężaru wagonu.
2. Wprzęgło według zastrz. 1, znamienne tym, że jego kształty i wymiary jego szczęk są takie, iż umożliwiają badania stanu rolek podporowych (9) na 180° obrotu liny.

3. Wprzęgło według zastrz. 1—2, znamienne tym, że rolki wagonu wykonane są z lekkich mas plastycznych.
4. Wprzęgło według zastrz. 1—3, znamienne tym, że rolki wagonu ułożyskowane są na łożyskach „rowerowych”.
5. Wprzęgło według zastrz. 1—4, znamienne tym, że najbardziej odpowiedzialne jego części, tzn. szczęki (1—2) wykonane są ze stali gatunkowej, odkuwane lub prasowane w matrycach, obrabiane cieplnie.
6. Wprzęgło według zastrz. 1—5, znamienne tym, że obudowa (7) spawana jest z części z prasowanej blachy stalowej.

Jerzy Hajduk

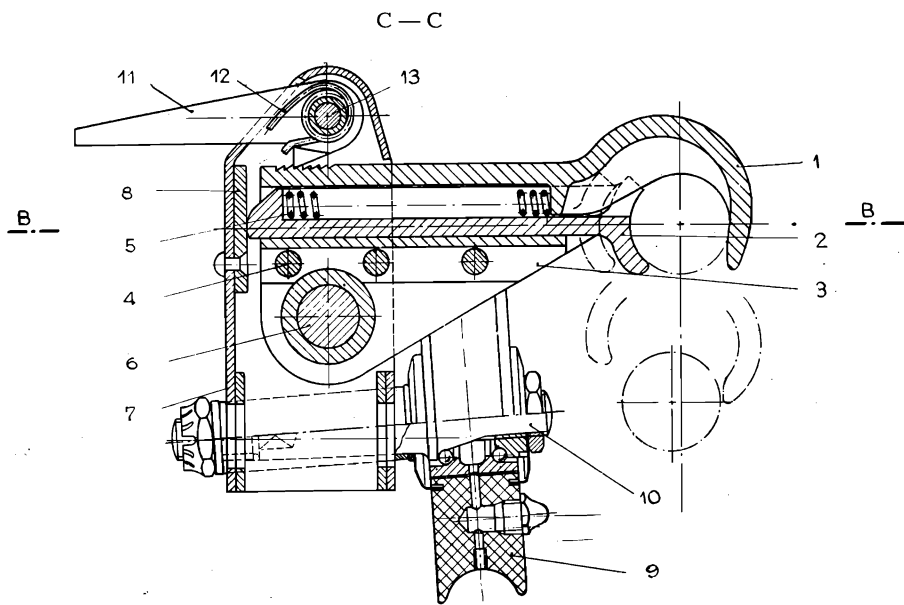


Fig. 1

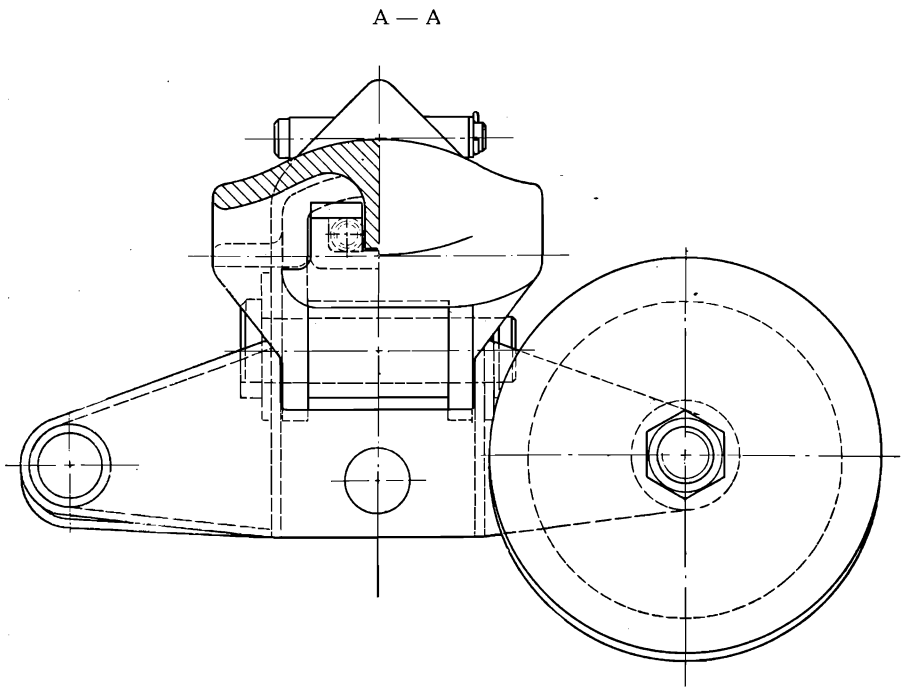


Fig.2

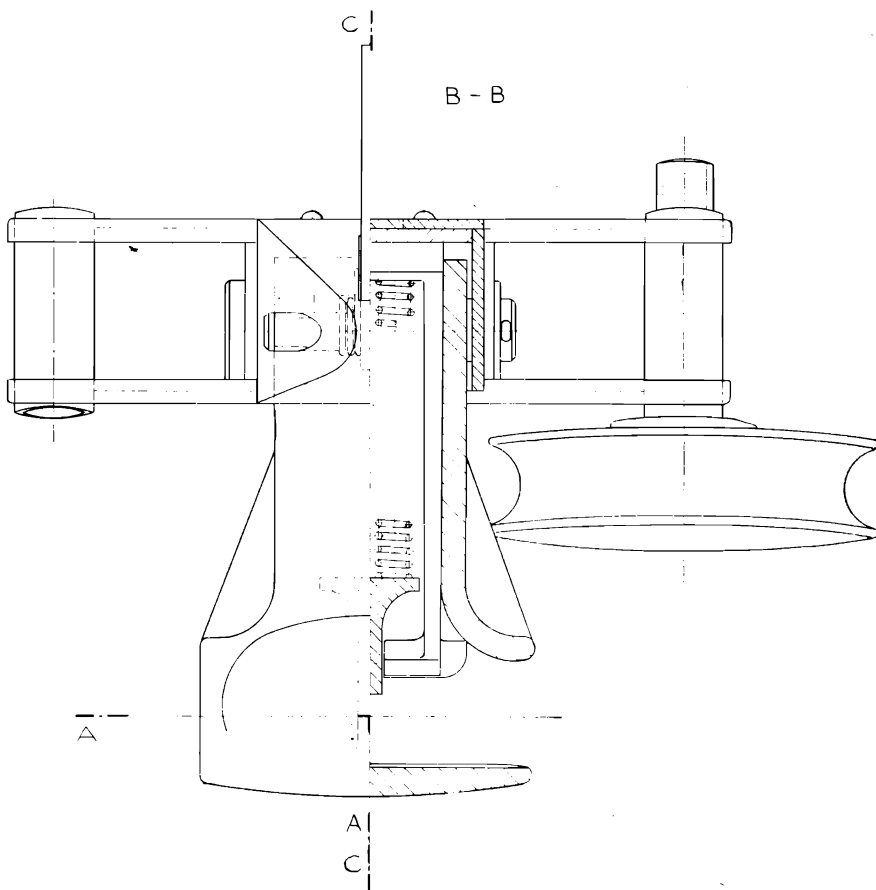


Fig. 5