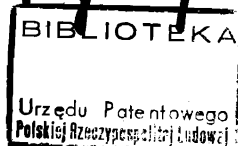


Opublikowano dnia 5 czerwca 1956 r.

901 9 19/02



POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 36839

Kl. 42 f, ~~3~~

Alfons Wróblewski

(Warszawa, Polska)

Sposób przebudowy wagi wagonowej o nieprzerwanym torze na wagę bezwyłącznikową

Udzielono patentu z mocą od dnia 6 listopada 1951 r.

Ważenie na wadze wagonowej bezwyłącznikowej oraz jej obsługa jest o wiele szybsza i łatwiejsza niż na wadze wyłącznikowej. Dzięki tym zaletom wagi bezwyłącznikowe coraz więcej wypierają wagi wyłącznikowe.

Konieczność usprawnienia płynności ruchu oraz oszczędzenia czasu przy ważeniu i obsłudze wag nasuwa często myśl przebudowy wagi wyłącznikowej na bezwyłącznikową. Stosunkowo prosto przedstawia się przebudowa wagi wagonowej wyłącznikowej z przerwą toru, na bezwyłącznikową, ponieważ waga bezwyłącznikowa z zasady jest wagą z przerwą toru.

Natomiast przebudowa wagi wagonowej bez przerwy toru, zawsze posiadającej wyłącznik, na wagę bezwyłącznikową jest stosunkowo mało praktykowana, ponieważ dotychczas przebudowywano wagę taką z wyłącznikiem na wagę bez wyłącznika przez rozszerzenie pomostu w ten sposób, że środek szyn ustawiono nad środkiem dźwigarów pomostowych oraz zazwyczaj rozsze-

rzano rozstawienie dźwigni ładunkowych. Sposób ten wymagał nie tylko dużego wkładu pracy i materiału w przebudowę samej wagi, lecz pociągał za sobą również konieczność gruntownej przeróbki fundamentu.

Sposób według wynalazku umożliwia w bardzo wielkiej mierze zaoszczędzenie pracy oraz materiału, zużywanego dotychczas przy przebudowie wagi wyłącznikowej bez przerwy toru na bezwyłącznikową.

Na załączonym rysunku (fig. 3, 4, 5) przedstawiono przykładowo zastosowanie sposobu według wynalazku.

Fig. 1 przedstawia przekrój wzdłuż połowy wagi wagonowej bez przerwy toru, najczęściej spotykanej konstrukcji, przed jej przebudową, a fig. 2 przekrój poprzeczny A—A przez powyższą wymienioną wagę. Dźwignia 1 posiada noże oporowe 2 oraz noże ładunkowe 3. Na nożach ładunkowych zawieszono wieszaki 4, na których opierają się nogi pomostowe 5 przymocowane do

poprzeczek 6. Poprzeczki wiążą ze sobą oba dźwigary 7, na których znajdują się listwy wagowe 8. Pomiedzy listwami leży pokład 9, Rama 10 okala pomost wagi, a na niej przymocowane są szyny 11, tworzące tor, nie związane ze samą wagą.

Urządzenia włącznikowe nie pokazano. Przy tej konstrukcji przez wagę włączoną (podniesioną) nie powinno się przejeżdżać, gdyż mogłoby to spowodować poważne jej uszkodzenie.

Fig. 3 pokazuje przekrój wzdłuż połowy wagi, powyżej opisanej, po jej przebudowie, a fig. 4 przekrój poprzeczny B—B tejże wagi. Wszystkie główne części pozostały tu bez zmiany, lecz końce dźwigarów 7 zostały wyposażone w szyny wjazdowe 12, które łagodzą wstrząsy powstające przy wjeżdżaniu i zjeżdżaniu pojazdów. Wahania pomostu ograniczają wszechstronnie działające odboje 13. Oprócz tego waga posiada listwy wagowe 8, które wyposażone są w odbojnice 14 służące do prowadzenia kół przy przejeździe nad pomostem wagi. Wieszaki wahadłowe 4 oraz nogi pomostowe 5 zastąpione tu są przez urządzenia 15 umożliwiające wszechstronne wahanie wagi. Urządzenie to może opierać się na poprzeczce 6 lub korzystniej na dodatkowych podpórkach 16. Ponieważ wyeliminowano tu urządzenie wyłącznikowe, a waga jest zawsze w stanie podniesionym, przeto przez wagę tę, dzięki urządzeniom dodatkowym, można przejechać bez obawy.

Inny przypadek zastosowania sposobu według wynalazku przedstawia fig. 5, która pokazuje przekrój poprzeczny wagi wagonowej wyłącznikowej bez przerwy toru, przerobionej na wagę bezwyłącznikową z przerwą toru, po jej przeróbce. Wszystkie główne części pozostały bez zmiany, a jako nowe części dodano: szyny wjazdowe 12, odboje 13 oraz urządzenie umożliwiające wszechstronne wahanie pomostu wraz z podpórką 16. Szyny 11 powiązane tu są za pomocą podstawy 18 z dźwigarami 7, to jest z właściwą wagą. Jako materiał na podstawę można użyć starą ramę 10.

Znamienne jest, że przy przebudowie wagi według fig. 3 i 4 oraz fig. 1, obręcz koła pojazdu

toczy się po listwie wagowej, a nie po szynie, przy rozwiązaniu zaś według fig. 5, obręcz koła pojazdu toczy się po szynie związanej z właściwą wagą.

Ażeby umożliwić przejazd pojazdów o masie większej od normalnie ważonych można dźwignie, pomost itd. odpowiednio wzmocnić. Można to osiągnąć przez powiększenie wytrzymałości starych części za pomocą przypawanych lub w inny sposób połączonych z nimi blach, kształtowników itd.

Zastrzeżenia patentowe

1. Sposób przebudowy wagi wagonowej o nieprzerwanym torze na wagę bezwyłącznikową, znamieny tym, że po wyeliminowaniu wyłącznika zaopatruje się wagę w szyny wjazdowe (12), odboje (13), odbojnice (14) oraz urządzenie (15) umożliwiające wszechstronne wahania (fig. 3, 4 i 5), dzięki którym waga taka staje się niewrażliwa na uszkodzenia przy wtaczaniu i staczaniu pojazdów oraz jest w każdej chwili gotowa do ważenia.
2. Sposób według zastrz. 1, znamieny tym, że stosuje się urządzenia wjazdowe połączone z samym pomostem, lub oddzielnie z ramą oraz, że stosuje się urządzenia umożliwiające wszechstronne wahania się wagi, jak np. wieszakowo-kardanowe, albo wałkowe lub kulkowe.
3. Sposób według zestrz. 1 i 2, znamieny tym, że przez odpowiednie wzmocnienie dźwigni, pomostu itd. powiększa się nośność wagi tak, ażeby był możliwy przejazd pojazdów o masie większej od normalnie ważonych.
4. Sposób według zastrz. 1—3, znamieny tym, że stosuje się go do przebudowy wag wielodźwigniowych oraz wielopomostowych.

Alfons Wróblewski

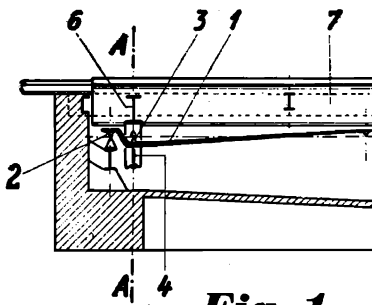


Fig. 1

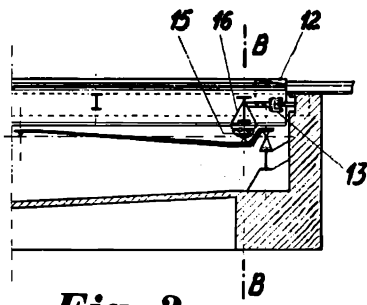


Fig. 3

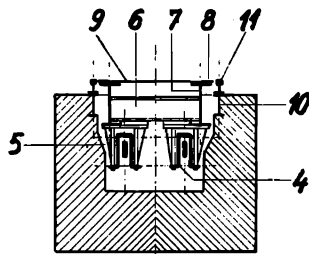


Fig. 2 A-A

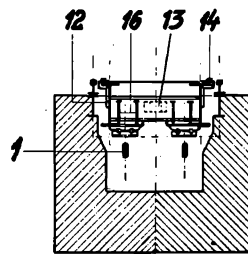


Fig. 4 B-B

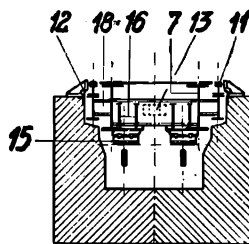


Fig. 5