



ÚŘAD PRO VYNÁLEZY  
A OBJEVY

# POPIS VYNÁLEZU K AUTORSKÉMU OSVĚDČENÍ

212166

(11)

(B1)

(22) Přihlášeno 05 08 80  
(21) (PV 5406-80)

(51) Int. Cl.<sup>3</sup>  
B 61 D 7/10

(40) Zveřejněno 30 04 81

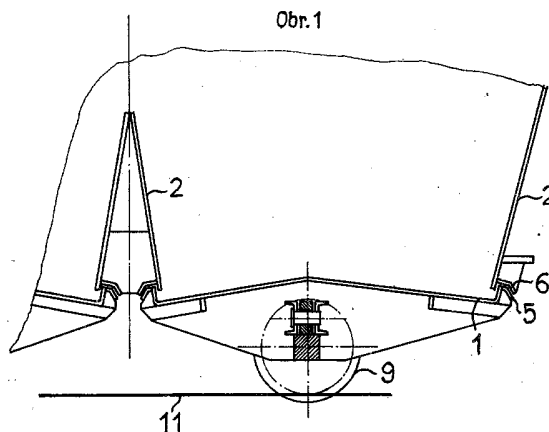
(45) Vydáno 15 02 84

(75)  
Autor vynálezu

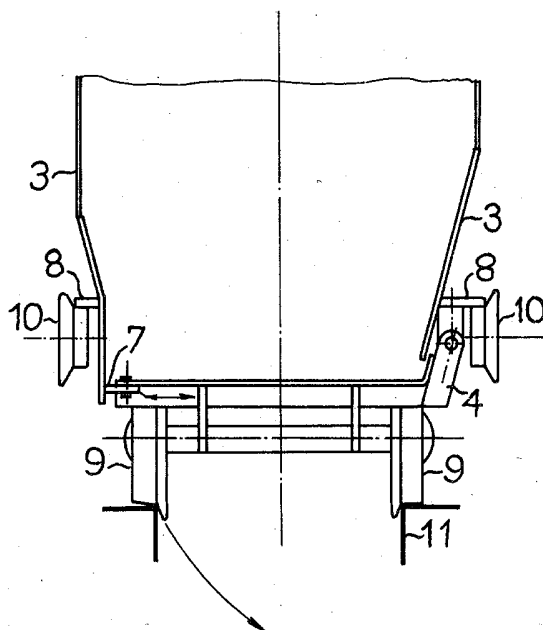
LIPINA MILAN, VÁCLAVOVICE u FRÍDKU-MÍSTKU, MROZEK ADAM, FRÍDEK-MÍSTEK

(54) Korba samovysypných důlních vozů

Vynález se týká korby samovysypných důlních vozů s odklopným dnem pro vyprazdňování spodem, kterého se využívá k přepravě hornin. Vynálezem je řešeno utěsnování dna (1) korby vůči bočním stěnám (2 a 3) korby, kde dno korby má tři ze svých stran ohnuty směrem k bočním stěnám (2 a 3) korby, z nichž dvě protilehlé strany dna (1) korby doléhají na dosedací lišty (6), pevně spojené s vnějšími stranami příčných bočních stěn (2) korby. Další ohnutá strana dna (1) korby je spojena závěsy (4) s podélnou boční stěnou (3) korby. Zbývající rovná strana dna (1) korby je opatřena představitelnou těsnicí lištou (7) z pružného materiálu, která doléhá na vnitřní svíslou stranu podélné boční stěny (3) korby. Znárodnění korby podle vynálezu je na obr. 1 a 2 přiloženého výkresu. Předmětu vynálezu lze využít při přepravě hornin, které se vysypávají do společného zásobníku, zejména v důlním provozu.



Obr.2



Vynález se týká korby samovýšpných důlních vozů s odklopným dnem pro vyprazdňování spodem, u nichž se řeší utěsnění odklopného dna vůči bočním stěnám korby.

U dosud známých koreb samovýšpných důlních vozů s odklopným dnem dosedá spodní okraj bočních stěn korby na vodorovný okraj dna korby, čímž se vytváří styková spára, která podle alternativního provedení je zdvojená olemováním spodního okraje bočních stěn korby.

Nevýhodou těchto koreb je to, že stykové plochy mezi spodními okraji bočních stěn korby a dnem korby vykazují nedostatečnou těsnost, a to vlivem tvorby nálepů dopravovaných hornin, což neumožňuje dosednutí dna korby na spodní okraje bočních stěn korby, takže dochází k nežádoucímu úniku jemného zrna dopravované horniny spárou mezi bočními stěnami a dnem korby.

Uvedené nevýhody dosavadního stavu techniky se odstraní korbou samovýšpných důlních vozů s odklopným dnem pro vyprazdňování spodem podle vynálezu, jehož podstata spočívá v tom, že dno korby má tři ze svých stran ohnuté směrem k bočním stěnám korby, kde jedna z ohnutých stran je spojena se závěsy, pevně spojenými s jednou podélnou boční stěnou korby nad jejím spodním okrajem a druhé dvě příčné strany dna korby upraveny jako dosedací plochy proti dosedacím lištám, pevně spojeným s příčnými bočními stěnami korby nad jejich spodním okrajem, přičemž čtvrtá rovná strana dna korby je opatřena přestavitelnou těsnicí lištou z pružného materiálu.

Výhodou korby samovýšpných důlních vozů podle vynálezu je to, že dosedací plochy dna korby a bočních stěn korby jsou provedeny v místech, ve kterých nedochází ke tvorbě nálepů dopravovaných hornin a vlastní těsnění mezi boční stěnou a dnem korby je provedeno vůči svislé ploše boční stěny korby, na které nedochází ke tvorbě nálepů dopravovaných hornin. Tím je dosaženo úplného dovírání dna korby vůči bočním stěnám korby, takže nedochází k vysypávání dopravované horniny na trať, což má dále kladný vliv na snížení prašnosti a zvýšení bezpečnosti práce v hlubinových dolech.

Korba samovýšpných důlních vozů podle vynálezu je jako příklad znázorněna na schematicky kresleném výkresu, kde obr. 1 znázorňuje podélný řez samovýšpným důlním vozem a obr. 2 příčný řez samovýšpným důlním vozem.

Podle příkladného provedení sestává korba samovýšpného důlního vozu ze dna 1 korby, dále dvou příčných bočních stěn 2 korby a dvou podélných bočních stěn 3 korby. Dno 1 korby má tři ze svých stran ohnuty směrem k příčným a podélné boční stěně 2 a 3 korby, se kterou je spojeno závěsy 4, které jsou pevně spojeny s jednou podélnou boční stěnou 3 korby nad jejím spodním okrajem. Obě ohnuté příčné strany dna 1 korby jsou upraveny ve tvaru dosedacích ploch 5, které jsou v poloze proti dosedacím lištám 6 pevně spojenými a příčnými bočními stěnami 2 korby nad jejich spodním okrajem. Čtvrtá rovná strana dna 1 korby je opatřena přestavitelnou těsnicí lištou 7 po ploše dna 1 korby, která je z pružného materiálu a dosedá na svislou plochu přilehlé boční stěny 3 korby. Podélné boční stěny 3 korby jsou opatřeny vodítky 8 a dno 1 korby je pevně spojeno s nápravami pojezdných kol 9 samovýšpného důlního vozu.

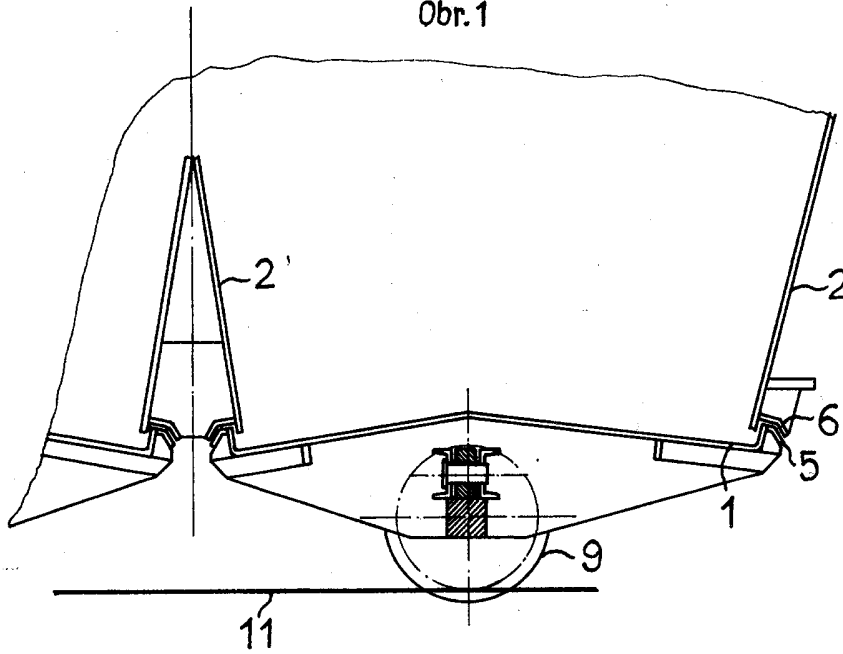
Vysypávání důlního vozu podle vynálezu se provede na výšpné stanici, ve které najede důlní vůz svými vodítky 8 na nosné kladky 10, po kterých je samovýšpný důlní vůz unášen ve směru jízdy. Nad výšpkou výšpné stanice opustí pojezdná kola 9 samovýšpného vozu kolejnice 11 a dno 1 korby samovýšpného důlního vozu se sklopí kolem závěsu 4, čímž dojde k vysypání horniny do zásobníku. Dalším pohybem důlního samovýšpného vozu po nosných kladkách 10 dojde zvedacím mechanismem výšpné stanice ke zvednutí dna 1 důlního samovýšpného vozu do vodorovné roviny a posazení pojezdných kol 9 na kolejnice 11 dráhy.

## PŘEDMĚT VYNÁLEZU

Korba samovýsypných důlních vozů s odklopným dnem, vyznačená tím, že dno (1) korby má tři ze svých stran ohnuty směrem k bočním stěnám (2 a 3) korby, kde jedna z ohnutých stran je spojena se závěsy (4), pevně spojenými s jednou podélnou boční stěnou (3) korby nad jejím spodním okrajem a druhé dvě příčné strany dna (1) korby jsou upraveny jako dosedací plochy (5) proti dosedacím lištám (6), pevně spojeným s příčnými bočními stěnami (2) korby nad jejich spodním okrajem, přičemž čtvrtá rovná strana dna (1) korby je opatřena přestavitelnou těsnicí lištou (7) z pružného materiálu.

1 list výkresů

Obr.1



Obr.2

