



ÚŘAD PRO VYNÁLEZY
A OBJEVY

POPIS VYNÁLEZU K AUTORSKÉMU OSVĚDČENÍ

219494
(11) (B1)

(51) Int. Cl.³
B 65 G 15/02

(22) Přihlášeno 04 05 80
(21) (PV 3074-80)

(40) Zveřejněno 27 08 82

(45) Vydáno 15 08 85

[75]

Autor vynálezu

KARÁSEK ZDENĚK ing., ŠÍDLA JOSEF, HAVÍŘOV

[54] Mezičlánek pro změnu směru tratě pásového dopravníku

1

Mezičlánek pro změnu směru tratě pásového dopravníku pro použití v dlouhých důlních dílech.

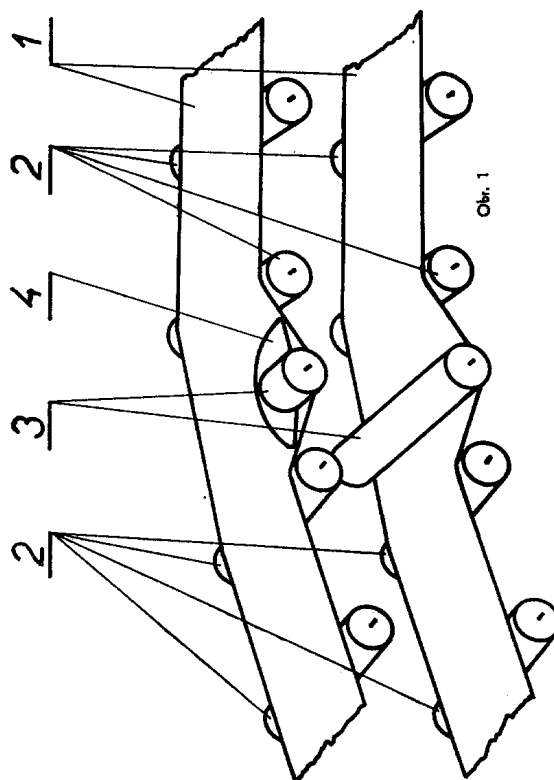
Vynález se týká dopravního zařízení pro kontinuální dopravu sypké a kusovité horniny.

Účelem vynálezu je efektivní využití instalovaného výkonu pohonných stanic pásového dopravníků, jakož i úspora počtu pohonných stanic.

Uvedeného účelu se dosáhne vložením soustavy nosných a stavěcích válečků do tratě pásového dopravníku v místě změny směru. K vychýlení horní i spodní větve pásu v žádaném směru dochází v důsledku nařazení pásu na vnitřní straně oblouku pomocí stavěcích a nosných válečků.

Vynálezu lze využít ve všech oborech, kde je používáno pro dopravu materiálu pásového dopravníků.

2



Vynález se týká mezičlátku pro změnu směru tratě pásového dopravníku při kladení a používání pásových dopravníků v zakřivených důlních dílech a v jiných případech vyžadujících změnu směru dopravníku.

Stávající zařízení se vyznačuje tím, že v případech, kdy je nezbytné v dlouhých důlních dílech, která jsou v důsledku optimální rozfárovky vyražena se střídavým vychýlením od přímého směru, používat pásové dopravníky, je nutno řešit každé zakřivení tratě samostatným dopravníkem včetně pohonu. Tato skutečnost je dána technickými parametry současných pásových dopravníků. V některých případech je nutno z výše uvedených důvodů v úseku dlouhého důlního díla používat většího množství pohonů pásových dopravníků, přestože vzhledem k potřebnému výkonu je výkon jedné pohonné stanice dostatečný.

Mezičlánek pro změnu směru tratě pásového dopravníku podle vynálezu jsou uvedené nevýhody stávajících konstrukčních uspořádání pásových dopravníků odstraněny. Podstata vynálezu spočívá v tom, že horní i spodní větve pásu je podpírána nosnými válečky a rektifikována stavěcími válečky, které jsou uspořádány nespoose vzhledem k nejméně jednomu nosnému válečku. Nastavení stavěcího válečku zajišťuje plynulé zkracování pásového běhounu od maxima z vnitřní strany poloměru zakřivení do nulové hodnoty na vnějším poloměru zakřivení. Výsledkem tohoto proměnného krácení je vychýlení pásového běhounu v příčném směru. Velikost vychýlení je dána nastavením stavěcích válečků.

Instalaci mezičlátku pro změnu směru tratě pásového dopravníku je nahrazena

montáž pohonné stanice dopravníku. Vhodným rozmístěním těchto stanic je dosaženo plynulé instalace dopravníku podél zvoleného boku dlouhého důlního díla v délce odpovídající výkonu pohonné jednotky.

Na přiložených výkresech je schematicky znázorněno uspořádání nosných a stavěcích válečků způsobujících vychýlení pásového běhounu. Na obr. 1 je znázorněn mezičlánek pro menší dopravované množství materiálu a vychýlení tratě do 12°. Obr. 2 představuje mezičlánek konstruovaný pro větší dopravované množství a vychýlení tratě nad 12°.

Mezičlánek pro změnu směru tratě pásového dopravníku je tvořen stavěcími válečky 3, pro rektifikaci horní a spodní větve pásu 1, situovanými v místě změny směru tratě mezi nosnými válečky 2. Horní i spodní větve pásu 1 je podpírána nosnými válečky 2 a proměnné krácení pásu 1 je realizováno řazením pomocí stavěcích válečků 3. Stavěcí válečky 3 jsou uspořádány nespoose proti nosným válečkům 2. Pro zabránění kontaktu těživa se stavěcími válečky 3 horní větve pásu 1 je v řešení znázorněném na obr. 1 před stavěcím válečkem 3 umístěn tvarovaný mantinel 4. V řešení, znázorněném na obr. 2 je pomocným válečkem 5 vytvořen na horní větvi pásu 1 přesyp. Stavěcí váleček 3 je v tomto případě zcela mimo kontakt s těživem, neboť řazení horní větve pásu 1 je realizováno stavěcím válečkem 3 v prostoru za pomocným válečkem 5.

Mezičlánek pro změnu směru tratě pásového dopravníku řeší kladení pásových dopravníků v zakřivených dlouhých důlních dílech v délkách odpovídajících výkonu pohonné jednotky.

PŘEDMĚT VYNÁLEZU

Mezičlánek pro změnu směru tratě pásového dopravníku tvořený stavěcími válečky, pro rektifikaci horní a spodní větve pásu, situovanými v místě změny směru mezi nos-

nými válečky trati pásového dopravníku vyznačený tím, že stavěcí válečky (3) jsou uspořádány nespoose vzhledem k nejméně jednomu nosnému válečku (2).

