

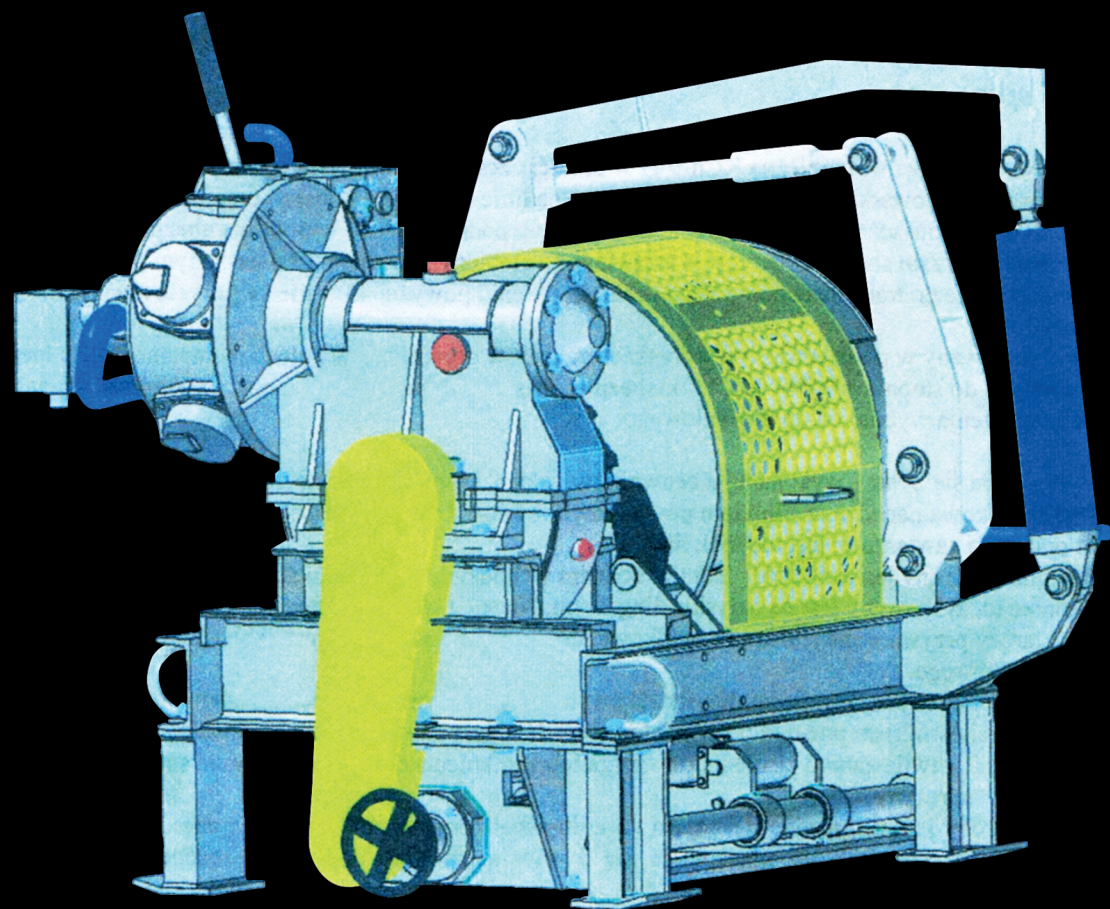
Wykonawstwo
i dostawa urządzeń
transportu
technologicznego,
konstrukcji stalowych
dla przemysłu górniczego,
hutniczego i budownictwa

P.P.U.H.

WOJ POL

Usługi
w zakresie
pośrednictwa
handlowego,
obróbki ślusarsko-
spawalniczej
i obróbki skrawaniem

KOŁOWRÓT POMOSTOWY - WCIĄGARKA WOLNOBIEŻNA KCH-9-H-W



Charakterystyka techniczna

Nominalna moc kołowrotu przy ciśnieniu powietrza 0,6 MPa	6,6 kW
Średnica liny	18 mm
Siła w linie na 1 warstwie	1512 daN
Siła w linie na 5 warstwie	1191,5 daN
Prędkość obwodowa bębna	0,23m/sek
Długość bębna	398 mm
Średnica bębna	355.6 mm
Długość liny	153,9 mb
Długość kołowrotu	1446 mm
Szerokość kołowrotu	1150 mm
Wysokość kołowrotu	1219 mm
Hałas emitowany przez kołowrót w czasie pracy	97.9 dB
Masa kołowrotu z silnikiem STG-9-W	1072.87 kg

Przeznaczenie i opis:

Kołowrót pomostowy- wciągarka wolnobieżna **KCh-9-H-W** w dalszej części tekstu zwana kołowrót **KCh-9-H-W** przeznaczony jest głównie do manewrowania ładówką chwytakową zawieszoną na linie kołowrotu podczas pracy w czasie głębienia szybu. W czasie pracy ładówka jest opuszczana w miarę głębienia szybu lub podnoszona na wysokość zabezpieczającą ją przed uszkodzeniem w czasie odstrzału skał. Kołowrót jest ustawiony w głębionym szybie na zawieszonym pomoście i zakotwiony. Kołowroty są przystosowane do transportu pionowego lub o nachyleniu powyżej 45°, **nie są przystosowane do napędu urządzeń dla jazdy ludzi.**

Kołowrót może być stosowany w podziemnych wyrobiskach zakładów górniczych w polach niemietanowych i metanowych w wyrobiskach zaliczonych do stopnia "a", "b" lub "c" niebezpieczeństwa wybuchu metanu oraz w wyrobiskach zaliczonych do klasy "A" lub "B" zagrożenia wybuchem pyłu węglowego.

Kołowrót **KCh-9-H-W** składa się z ramy wykonanej z ceowników i blach, która stoi na czterech nogach. Na ramie osadzone są: bębny, przekładnia ślimakowa napędzana silnikiem powietrznym STG-9-W, hamulec, zespół zapadki, osprzęt powietrzny, osłona bębna, natomiast pod ramą zawieszony jest układak liny.

W tarczach bębna osadzony jest wał, który jednym końcem wchodzi do przekładni ślimakowej i tam jest łożyskowy. natomiast drugi koniec łożyskowy jest na łożysku ślizgowym. Napęd z wału na bęben odbywa się poprzez wpusty w tarczach. Do jednej tarczy przy spawane jest koło zapadkowe, do drugiej przykręcony jest bęben hamulcowy na który działają szczęki hamulca manewrowego.

Hamulec manewrowy bębna jest hamulcem dwuszczkowym zaciskającym się na bębnie hamulcowym poprzez układ dźwigni i sterowany jest siłownikiem pneumatycznym. Jeżeli na dźwignię siłownika działa siła siłownika, układ znajduje się w pozycji odhamowanej. Z chwilą zaniku ciśnienia powietrza lub zamknięcia dopływu, następuje samoczynne hamowanie bębna pod wpływem siły sprężyny siłownika.

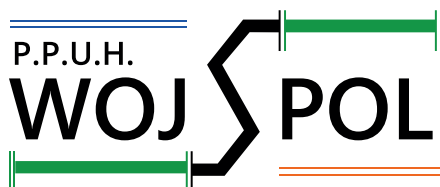
Kołowrót wyposażony jest w zapadkę działającą na koło zapadkowe stanowiące jedną część z tarczą bębna. Zapadka sterowana jest siłownikiem pneumatycznym, otwiera się z chwilą otwarcia dopływu sprężonego powietrza do silnika napędowego kołowrotu i zamyka się samoczynnie przy zaniku ciśnienia powietrza zasilającego silnik lub zamknięciu dopływu powietrza do silnika.

Do układania liny na bębnie służy układak. Napęd układaka przenoszony jest z przekładni ślimakowej poprzez koła łańcuchowe i łańcuch. Na końcu śruby napędowej znajduje się pokrętko służące do ustawiania przewodnika liny. Przewodnik liny po dojściu do końca bębna, wraca samoczynnie w kierunku przeciwnym przy zachowaniu jednego kierunku obrotów śruby napędowej.

Moment obrotowy silnika napędowego powietrznego STG-9-W przenoszony jest bezpośrednio na ślimak przekładni ślimakowej napędzając ślimacznice osadzoną na wale bębna i połączoną z wałem wpustem. Obracająca się ślimacznica napędza bębny linowy oraz układak liny.

Do sterowania kołowrotem służy osprzęt powietrzny. Na osprzęt powietrzny składają się dwa rozdzielacze sprężonego powietrza stanowiące jeden blok: rozdzielacz siłowników- steruje siłownikami hamulca manewrowego i zapadki oraz rozdzielacz silnika- steruje silnikiem powietrznym. Blok rozdzielaczy osadzony jest na wsporniku przykręconym do ramy kołowrotu. Kołowrót sterowany jest jedną dźwignią ręczną. Po zwolnieniu nacisku na dźwignię, dźwignia, pod działaniem sprężyn wraca do położenia środkowego, odcinając dopływ sprężonego powietrza do silnika i siłowników hamulca manewrowego i zapadki. Następuje zahamowanie bębna i zamknięcie zapadki na kole zapadkowym.

PRZEDSIĘBIORSTWO PRODUKCYJNO-USŁUGOWO-HANDLOWE



Stanisław Wojtala

58-200 Dzierżoniów, ul. Wojska Polskiego 1
telefon: 508 287 400
www.wojopol.eu
wojspols@gmail.com
swojtala@op.pl