



Patent dodatkowy
do patentu nr _____

Zgłoszono: 18.12.74 (P. 176583)

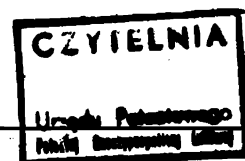
Pierwszeństwo: _____

Zgłoszenie ogłoszono: 03.07.76

Opis patentowy opublikowano: 15.04.1978

MKP B61f 1/00

Int. Cl.²
B61F 1/00



Twórcy wynalazku: Włodzisław Köcka, Stanisław Nowak, Bolesław Wąsek,
Józef Zajackowski

Uprawniony z patentu: Fabryka Wagonów „Pafawag”, Wrocław (Polska)

**Podwozie pojazdu szynowego, zwłaszcza elektrycznej jednostki
silnikowej**

1

Wynalazek dotyczy podwozia pojazdu szynowego, zwłaszcza elektrycznej jednostki silnikowej, posiadającego kanały do transportu powietrza służącego do ogrzewania, wentylacji, chłodzenia silników i tym podobnych celów.

Znane są podwozia pojazdów szynowych posiadające kanały do transportu powietrza, które wykonane są z cienkiej blachy, bądź tworzywa sztucznego i mocowane do części nośnych podwozia. Poważną wadą tych rozwiązań jest zajmowanie przez kanały dużo miejsca na podwoziu. Szczególnie istotne jest to w podwoziach silnikowych jednostek elektrycznych, ze względu na konieczność umieszczenia na podwoziu dużej ilości urządzeń i przewodów, oraz konieczność stosowania w tych jednostkach dużych przedsionków, z położonymi poniżej poziomu podłogi stopniami wejściowymi, pod którymi podwozie musi być znacznie zwężone.

Istotą wynalazku jest zastosowanie zamkniętych części nośnych podwozia, które stanowią zarazem kanały do transportu powietrza. Podwozie według wynalazku jest szczególnie korzystne przy potrzebie przejścia kanałów powietrza przez przewężenia podwozia pod przedsionkami wejściowymi.

Rozwiązano to według wynalazku tak, że poprzecznice leżące pod przedsionkami wejściowymi od strony wnętrza pojazdu stanowią prostokątne skrzynki, które mają do swych pasów pionowych wprowadzone skrzynkowe podłużnice, które to podłużnice wprowadzono po drugiej stronie przed-

2

sionka w zespół poprzecznic zewnętrznej składającej się z dwu umieszczonych poprzecznie do osi pojazdu ceowników, których półki górne i dolne wycięto i w to miejsce przyspawano od góry i dołu poziome płyty połączone z ostojnicami skrajnej części podwozia, przy tym w dolnym pasie każdej z poprzecznic wewnętrznych wykonano otwór do wprowadzenia powietrza, które rozdzielane jest z poprzecznic na dwie podłużnice przy wykorzystaniu jako elementów kierujących żeber, stanowiących zarazem wzmocnienie tego węzła. Po drugiej stronie przedsionka powietrze wyprowadzone jest przez otwory w górnych poziomych płytach poprzecznic zewnętrznych przy zastosowaniu kierujących żeber stanowiących zarazem wzmocnienie tego węzła.

Przedmiot wynalazku jest przedstawiony w przykładzie wykonania na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia schemat obiegu powietrza chłodzącego silniki jednostki elektrycznej, fig. 2 przedstawia podwozie tej jednostki, fig. 3 szczegół a z fig. 2 w półwidoku-półprzekroju, fig. 4 przekrój według linii A-A na fig. 3, fig. 5 przekrój według linii B-B na fig. 3, fig. 7 przekrój według linii D-D na fig. 3. Powietrze chłodzące silniki trakcyjne 1 zasysane jest z dachu jednostki przy pomocy dmuchawy 2 zawieszanej na podwoziu i tłoczona do kanału 3 wykonanego z cienkiej blachy podwieszonego na podwoziu. Kanał 3 wprowadzony jest otworami 4 od dołu do skrzynkowych poprzecznic 5 leżących

3

pod oboma przedsionkami wejściowymi od strony wnętrza jednostki.

Z każdej poprzecznicy 5 powietrze rozdzielane jest do dwu skrzynkowych podłużnic 6 wprowadzonych po drugiej stronie przedsionka do poprzecznic zewnętrznych 7. Przez otwory 8 w poprzecznicach zewnętrznych 7 powietrze dostaje się do kanału blaszanego 9 umieszczonego nad podłogą we wnętrzu jednostki. Kanał 9 schodzi następnie poniżej podłogi doprowadzając powietrze do silników trakcyjnych 1.

Przy rozdzielaniu powietrza z poprzecznicy wewnętrznej 5 na dwie podłużnice 6 zastosowano jako elementy kierujące żebra 10, 11, 12 (fig. 3, 5), które stanowią zarazem wzmocnienie tego węzła. Poprzecznice zewnętrzne 7 wykonano jako zespół składający się z dwu rozstawionych ceowników 7a, których dolne i górne półki wycięto na obu końcach i w to miejsce przyspawano u góry i dołu poziome płyty 7b połączone z ostojnicami 13 skrajnej części podwozia. Górne poziome płyty 7b mają wspomniane już otwory 8, przez które powietrze wydostaje się do kanału 9. Przy otworach 8 zastosowano żebra kierujące 14 dla powietrza, stanowiące zarazem wzmocnienie tego węzła.

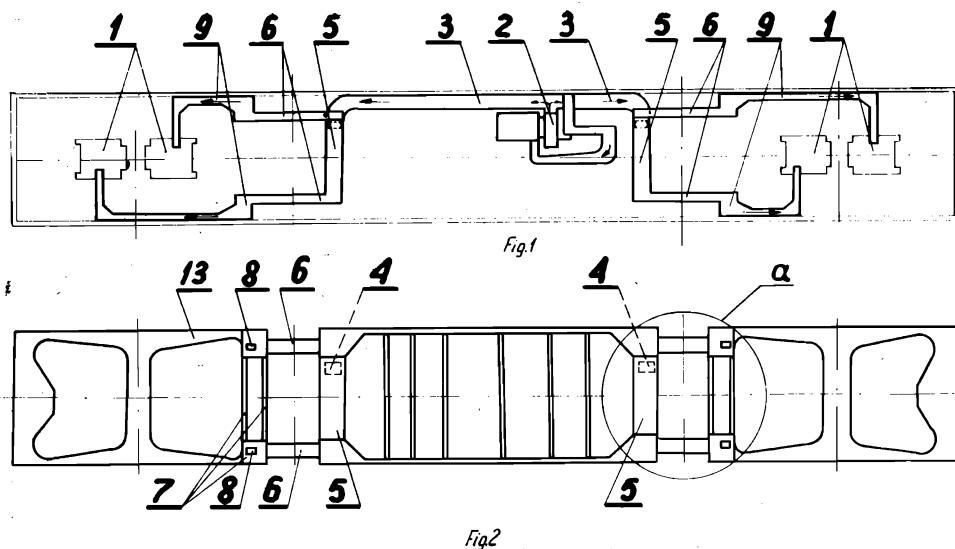
Zastrzeżenia patentowe

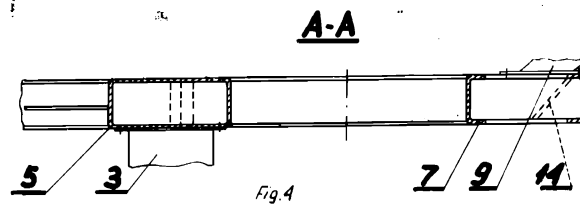
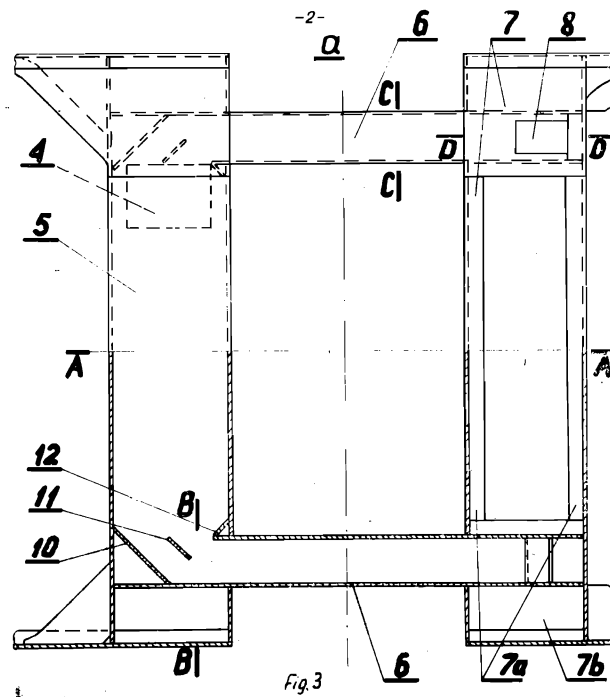
1. Podwozie pojazdu szynowego, zwłaszcza elektrycznej jednostki silnikowej, **znamiennie tym**, że

4

jego części nośne (5, 6) o przekroju zamkniętym stanowią zarazem kanały do transportu powietrza służącego do ogrzewania, wentylacji, chłodzenia silników i tym podobnych celów.

2. Podwozie według zastrz. 1, **znamiennie tym**, że poprzecznice (5) leżące pod przedsionkami wejściowymi od strony wnętrza pojazdu stanowią prostokątne skrzynki, które mają do swych pasów pionowych wprowadzone skrzynkowe podłużnice (6), które to podłużnice wprowadzono po drugiej stronie przedsionka w zespół poprzecznic zewnętrznej (7), składający się z dwu umieszczonych poprzecznie do osi pojazdu ceowników (7a), których półki górne i dolne wycięto na obu końcach i w to miejsce przyspawano od góry i dołu poziome płyty (7b) połączone z ostojnicami (13) skrajnej części podwozia, przy tym w dolnym pasie każdej z poprzecznic wewnętrznych (5) wykonano otwór (4) do wprowadzenia powietrza, które rozdzielane jest z poprzecznicy (5) na dwie podłużnice (6) przy wykorzystaniu jako elementów kierujących żeber (10, 11, 12), stanowiących zarazem wzmocnienie tego węzła, natomiast po drugiej stronie przedsionka powietrze wyprowadzone jest przez otwory (8) w górnych płytach poziomych (7b) poprzecznic zewnętrznych przy zastosowaniu kierujących żeber (14) stanowiących zarazem wzmocnienie tego węzła.





- 3 -

