

POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWAURZĄD
PATENTOWY
PRL

OPIS PATENTOWY

61364

Patent dodatkowy
do patentu _____

Zgłoszono: 09.VIII.1968 (P 128 574)

Pierwszeństwo: _____

Opublikowano: 21.XII.1970

Kl. 63 c, 43/65

MKP B 60 p, 7/04

UKD

Współtwórcy wynalazku: Lucjan Saramak, Jan Chojnacki

Właściciel patentu: Fabryka Samochodów Ciężarowych, im. F. Dzierżyńskiego, Starachowice (Polska)

Listwa podtrzymująca opończę skrzyni ładunkowej samochodu

1

Przedmiotem wynalazku jest konstrukcja listwy podtrzymującej, zestaw których w połączeniu z pałkami — tworzy szkielet nośny dla opończy skrzyni ładunkowej samochodu ciężarowego.

Znane jest rozwiązanie mocowania listw podtrzymujących opończę, do pałaków skrzyni ładunkowej, w którym każda z tych listw na swych końcach posiada niewielkiej długości kołki usytuowane względem niej prostopadle, wchodzące w otwory wykonane w dolnych ściankach odpowiednich gniazd, połączonych trwale z powyższymi pałakami.

W celu zabezpieczenia powyższych listw przed wypadaniem z gniazd pałaków, kołki tych listw posiadają otwory, w które po ich założeniu wprowadza się specjalne przetyczki, podtrzymywane na łańcuskach zabezpieczających je przed zagubieniem.

Zasadniczą wadą tego rozwiązania jest brak możliwości stosowania listw podtrzymujących na pionowo położonych częściach pałaków, czego wynikiem jest niedostateczne usztywnienie płaszczyzny boków opończy, niezbędne szczególnie przy przewożeniu drobnych ładunków przestrzennych.

Celem wynalazku jest usunięcie tej wady, przez zastosowanie przy listwach — zaczepów umożliwiających mocowanie ich na płaszczyznach, dowolnie zorientowanych w stosunku do pionu.

Zgodnie z wynalazkiem cel ten osiągnięto, wprowadzając jako połączenie listw z pałakami — zaczepy w postaci kołków równolegle ustawionych względem tych listw, wchodzących w otwory od-

2

powiednio wykonane bezpośrednio w pałakach, przy czym w celu zabezpieczania ich przed wysuwaniem się, w każdej z listw przewidziana została w jednym z węzłów, w miejsce kołka — śruba ściągnięta z nakrętką, zabezpieczoną przed samoczynnym okręcaniem się — zatyczkę sprężynującą.

Poza podstawową zaletą tego rozwiązania, którą jest możliwość dowolnego według potrzeby rozmieszczenia listw na każdym z odcinków pałaka, różnie ustawionych względem pionu, odznacza się ono ponadto zwiększeniem sztywności całego uzębrowania opończy, oraz brakiem brzęczenia, powodowanego w dotychczasowych układach luzami w połączeniach.

Przedmiot wynalazku na przykładzie wykonania jednej z listw, pokazany został na rys. na którym fig. 1 przedstawia listwę w widoku z boku (w czasie zamocowania), natomiast fig. 2 — kształt zatyczki i sposób zabezpieczania nią połączenia śrubowego. Jak uwidoczniono na fig. 1 listwa 1 w celu połączenia jej z pałakami 2 podpierającymi, zaopatrzona jest w zaczepy 3 trwale z nią połączone, których ilość i rozstawienie dopasowane jest odpowiednio do tych pałaków.

Dla przypadku przedstawionego na rysunku gdzie konstrukcję wsporczą stanowią trzy pałaki — zaczepy powyższe wykonane są w ten sposób, że dwa z nich — zewnętrzne zaopatrzone są w kołki 4 i 5, natomiast pozostały — środkowy zaczep, posiada jedynie otwór pod śrubę mocującą 6.

Zarówno kołki 4 i 5 jak też otwór w zaczepie środkowym, są tak ustawione, że podczas nałożenia listwy na pałąki — pokrywają się z otworami wykonanymi przelotowo w bocznych ściankach tych pałąków.

Dla ułatwienia montażu listew na pałąkach, kołki mocujące, posiadają zróżnicowaną długość, dzięki czemu częściowe wprowadzenie dłuższego z nich w otwór jednego z zewnętrznych pałąków, powoduje zaczepienie końca listwy, umożliwiając tym dogodnie manewrowanie drugim końcem, w celu ustawienia krótszego kołka na wprost odpowiedniego otworu, w którym ma być osadzony — w pozostałym zewnętrznym pałąku.

W ten sposób ustawioną listwę, przesuwa się następnie w kierunku całkowitego wprowadzenia do oporu obydwu kołków mocujących oraz zabezpiecza przed samoczynnym wysuwaniem się, przez połączenie jej środkowego zaczepu z pałąkiem — śrubą 6 i nakrętką 7. Zaczep środkowy jest ponadto tak usytuowany że jego całkowite przyciągnięcie do pałąka — śrubą, powoduje odkształcenie sprężyste obydwu pozostałych zaczepów, co ma na celu usunięcie ewentualnych luzów mogących powodować brzęczenie listwy.

Uzupełnieniem tego połączenia jest zatyczka 8 wykonana w postaci sprężyny agrałkowej, której jeden koniec zaczepiony jest do listwy, natomiast dru-

gi — odpowiednio zagięty, wprowadza się po zaciśnięciu nakrętki w otwór wykonany w wystającym poza tę nakrętkę końcu śruby, zabezpieczając tym samym przed ewentualnym luzowaniem się połączenia.

Zastrzeżenia patentowe

1. Listwa podtrzymująca oponę skrzyni ładunkowej samochodu, **znamienna tym**, że posiada zaczepy (3) w postaci odgiętych prostopadle wsporników, w których osadzone są kołki mocujące (4) i (5), usytuowane względem tej listwy równolegle, wchodzące w czasie montażu w odpowiednie dla nich otwory znajdujące się w bocznych ściankach pałąków (2), przy czym jeden z tych zaczepów, posiada otwór pod śrubą (6) mocującą, dociskającą go do sąsiadującego z nim pałąka.

2. Listwa według zastrz. 1, **znamienna tym**, że kołki mocujące (4) i (5) w celu ułatwienia montażu posiadają zróżnicowaną długość.

3. Listwa według zastrz. 1 i 2, **znamienna tym**, że posiada zatyczkę (8) zabezpieczającą połączenie śrubowe w postaci sprężyny agrałkowej, której jeden koniec w celu podtrzymania jej, zaczepiony jest do listwy (1), natomiast drugi — swobodny, odpowiednio wygięty, osadzony jest w otworze śruby (6) w miejsce normalnie stosowanej zawlecжки.

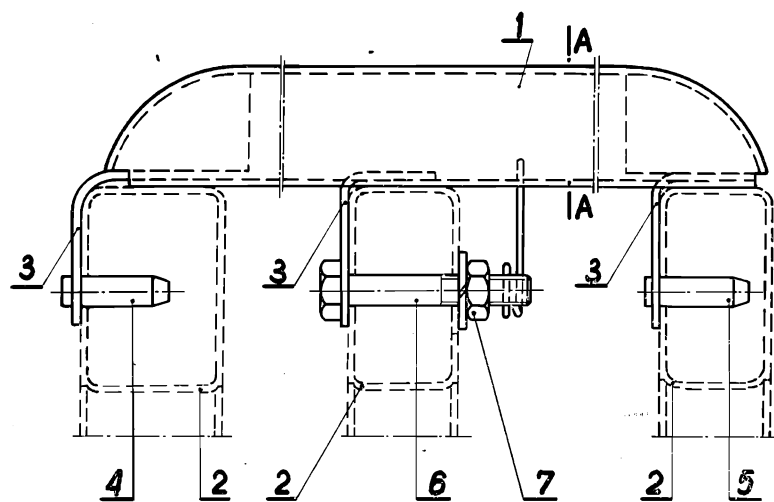


Fig. 1

A-A

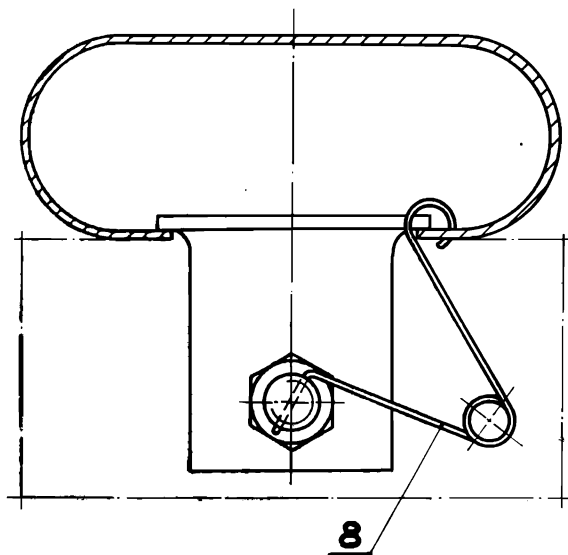


Fig. 2