



(21) 申请号 202421950378.3

(22) 申请日 2024.08.13

(73) 专利权人 镇江市星翌交通设备配件有限公司

地址 212200 江苏省镇江市扬中市油坊镇
先锋创业园16号

(72) 发明人 黄银平

(74) 专利代理机构 镇江卓信知华专利代理事务
所(普通合伙) 32701

专利代理师 周冰香

(51) Int.Cl.

B61D 37/00 (2006.01)

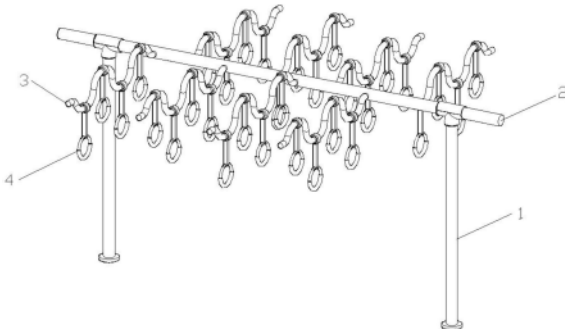
权利要求书1页 说明书3页 附图1页

(54) 实用新型名称

一种适用性高的地铁车厢扶手吊架

(57) 摘要

本实用新型涉及地铁车厢装置设备技术领域,具体的涉及了一种适用性高的地铁车厢扶手吊架,包括两相对设置的竖向固定杆,两竖向固定杆顶部之间设有横向吊杆,所述横向吊杆两侧均设有若干等距离分布的支撑杆,横向吊杆两侧的支撑杆之间相互错位设置,所述支撑杆上设有多个均匀分布的向上凸起的波峰段,两相邻波峰段之间的支撑杆上设有向下凹陷的波谷段,所述波谷段与波峰段上均设有吊拉环。本实用新型在有限的地铁车厢内增加了吊拉环的数量,能够满足更多乘客的握持需求,避免乘客在地铁启动或停靠站台的过程中因惯性的造成伤害,提高了安全性,通过支撑杆上波峰段与波谷段相配合的设置,从而能够满足不同身高的乘客的使用需求,提高了适用性。



1.一种适用性高的地铁车厢扶手吊架,其特征在于:包括两相对设置的竖向固定杆(1),两竖向固定杆(1)顶部之间设有横向吊杆(2),所述横向吊杆(2)两侧均设有若干等距离分布的支撑杆(3),横向吊杆(2)两侧的支撑杆(3)之间相互错位设置,所述支撑杆(3)上设有多个均匀分布的向上凸起的波峰段(31),两相邻波峰段(31)之间的支撑杆(3)上设有向下凹陷的波谷段(32),所述波谷段(32)与波峰段(31)上均设有吊拉环(4)。

2.根据权利要求1所述的一种适用性高的地铁车厢扶手吊架,其特征在于:两相邻支撑杆(3)上的波谷段(32)与波峰段(31)相互交错设置。

3.根据权利要求1所述的一种适用性高的地铁车厢扶手吊架,其特征在于:所述吊拉环(4)上包覆有防滑套(41)。

4.根据权利要求1所述的一种适用性高的地铁车厢扶手吊架,其特征在于:所述支撑杆(3)与横向吊杆(2)之间采用焊接连接。

一种适用性高的地铁车厢扶手吊架

技术领域

[0001] 本实用新型涉及地铁车厢装置设备技术领域,具体的涉及了一种适用性高的地铁车厢扶手吊架。

背景技术

[0002] 地铁是铁路运输的一种形式,指在地下运行为主的城市轨道交通系统,即“地下铁道”或“地下铁”的简称;许多此类系统为了配合修筑的环境,并考量建造及营运成本,可能会在城市中心以外地区转成地面或高架路段。地铁是涵盖了城市地区各种地下与地上的路权专有、高密度、高运量的城市轨道交通系统。地铁在运行时,为保证乘客在车厢内的站立稳定,提高乘客的人身安全,车厢内均设置可供人手拉的拉手,这些拉手大多固定在一根与车厢顶壁相连接的横杆上,且拉手在横杆上呈单排等间距均匀分布,使得拉手的数量有限,无法为更多的人群提供稳定的站立条件,降低了适用性。

实用新型内容

[0003] 本实用新型的目的是针对现有技术的缺陷,提供一种适用性高的地铁车厢扶手吊架,以解决现有的车厢内均设置可供人手拉的拉手设置在与车厢顶壁相连接的横杆上,拉手在横杆上呈单排等间距均匀分布,使得拉手的数量有限,无法为更多的人群提供稳定的站立条件,降低了适用性的问题。

[0004] 为实现上述目的,本实用新型提供如下技术方案:

[0005] 一种适用性高的地铁车厢扶手吊架,包括两相对设置的竖向固定杆,两竖向固定杆顶部之间设有横向吊杆,所述横向吊杆两侧均设有若干等距离分布的支撑杆,横向吊杆两侧的支撑杆之间相互错位设置,所述支撑杆上设有多个均匀分布的向上凸起的波峰段,两相邻波峰段之间的支撑杆上设有向下凹陷的波谷段,所述波谷段与波峰段上均设有吊拉环。

[0006] 为了避免乘客使用吊拉环时相邻乘客手部触碰,两相邻支撑杆上的波谷段与波峰段相互交错设置。

[0007] 为了保证乘客使用吊拉环的舒适性,同时增大与乘客手部之间的摩擦力,使得乘客握持更稳定,所述吊拉环上包覆有防滑套。

[0008] 为了提高支撑杆与横向吊杆之间的连接强度,同时保证支撑杆的承载力,所述支撑杆与横向吊杆之间采用焊接连接。

[0009] 与现有技术相比,本实用新型的有益效果是:

[0010] 本实用新型在有限的地铁车厢内增加了吊拉环的数量,从而能够满足更多乘客的握持需求,避免乘客在地铁启动或停靠站台的过程中因惯性的造成伤害,提高了安全性,通过支撑杆上波峰段与波谷段相配合的设置,从而能够满足不同身高的乘客的使用需求,大大提高了适用性,且两相邻支撑杆上的波谷段与波峰段相互交错设置,能够避免乘客使用吊拉环时相邻乘客手部触碰,同时横向吊杆两侧的支撑杆之间相互错位设置,使得横向吊

杆两侧使用吊拉环的乘客不会太过拥挤,提高了舒适性。

附图说明

[0011] 图1为本实用新型的结构示意图;

[0012] 图2为本实用新型的支撑杆的结构示意图;

[0013] 图中:1、竖向固定杆;2、横向吊杆;3、支撑杆;31、波峰段;32、波谷段;4、吊拉环;41、防滑套。

具体实施方式

[0014] 下面结合附图对本实用新型的较佳实施例进行详细阐述,以使本实用新型的优点和特征能更易被本领域人员理解,从而对本实用新型的保护范围做出更为清楚明确的界定。

[0015] 在本实用新型的描述中,除非另有说明,“多个”的含义是两个或两个以上;术语“上”、“下”、“左”、“右”、“内”、“外”、“前端”、“后端”、“头部”、“尾部”等指示的方位或位置关系为基于附图所示的方位或位置关系,仅是为了便于描述本实用新型和简化描述,而不是指示或暗示所指的装置或元件必须具有特定的方位、以特定的方位构造和操作,因此不能理解为对本实用新型的限制。此外,术语“第一”、“第二”、“第三”等仅用于描述目的,而不能理解为指示或暗示相对重要性。

[0016] 实施例

[0017] 本实用新型提供了一种适用性高的地铁车厢扶手吊架,参考图1-2所示,包括两相对设置的竖向固定杆1,两竖向固定杆1顶部之间固接设有与车厢地面相平行的横向吊杆2,所述横向吊杆2两侧均设有若干等距离分布的支撑杆3,所述支撑杆3与横向吊杆2相垂直,横向吊杆2两侧的支撑杆3之间相互错位设置,使得横向吊杆2两侧使用吊拉环4的乘客不会太过拥挤,提高了舒适性,所述支撑杆3上设有多个均匀分布的向上凸起的波峰段31,两相邻波峰段31之间的支撑杆3上设有向下凹陷的波谷段32,所述波谷段32与波峰段31上均设有吊拉环4。

[0018] 进一步的,两相邻支撑杆3上的波谷段32与波峰段31相互交错设置,从而能够避免乘客使用吊拉环4时相邻乘客手部触碰。

[0019] 进一步的,所述吊拉环4上包覆有防滑套41,所述防滑套41采用发泡海绵材料制成,通过防滑套41的设置,保证乘客使用吊拉环4的舒适性,同时增大与乘客手部之间的摩擦力,使得乘客握持更稳定。

[0020] 进一步的,所述支撑杆3与横向吊杆2之间采用焊接连接,从而提高了支撑杆3与横向吊杆3之间的连接强度,同时保证支撑杆3的承载力。

[0021] 本实用新型的工作原理为:

[0022] 乘客进入地铁车厢后,汇聚在横向吊杆2两侧的支撑杆3周围,乘客根据自身身高选择支撑杆3上波谷段32或者波峰段31上的吊拉环4进行握持,本实用新型在有限的地铁车厢内增加了吊拉环4的数量,从而能够满足更多乘客的握持需求,避免乘客在地铁启动或停靠站台的过程中因惯性的造成伤害,提高了安全性,通过支撑杆3上波峰段31与波谷段32相配合的设置,从而能够满足不同身高的乘客的使用需求,大大提高了适用性。

[0023] 在本实用新型的描述中,需要说明的是,除非另有明确的规定和限定,术语“相连”、“连接”应做广义理解,例如,可以是固定连接,也可以是可拆卸连接,或一体地连接;可以是机械连接,也可以是电连接;可以是直接相连,也可以通过中间媒介间接相连。对于本领域的普通技术人员而言,可以根据具体情况理解上述术语在本实用新型中的具体含义。

[0024] 以上所述实施例仅表达了本实用新型的几种实施方式,其描述较为具体和详细,但并不能因此而理解为对实用新型专利范围的限制。应当指出的是,对于本领域的普通技术人员来说,在不脱离本实用新型构思的前提下,还可以做出若干变形和改进,这些都属于本实用新型的保护范围。

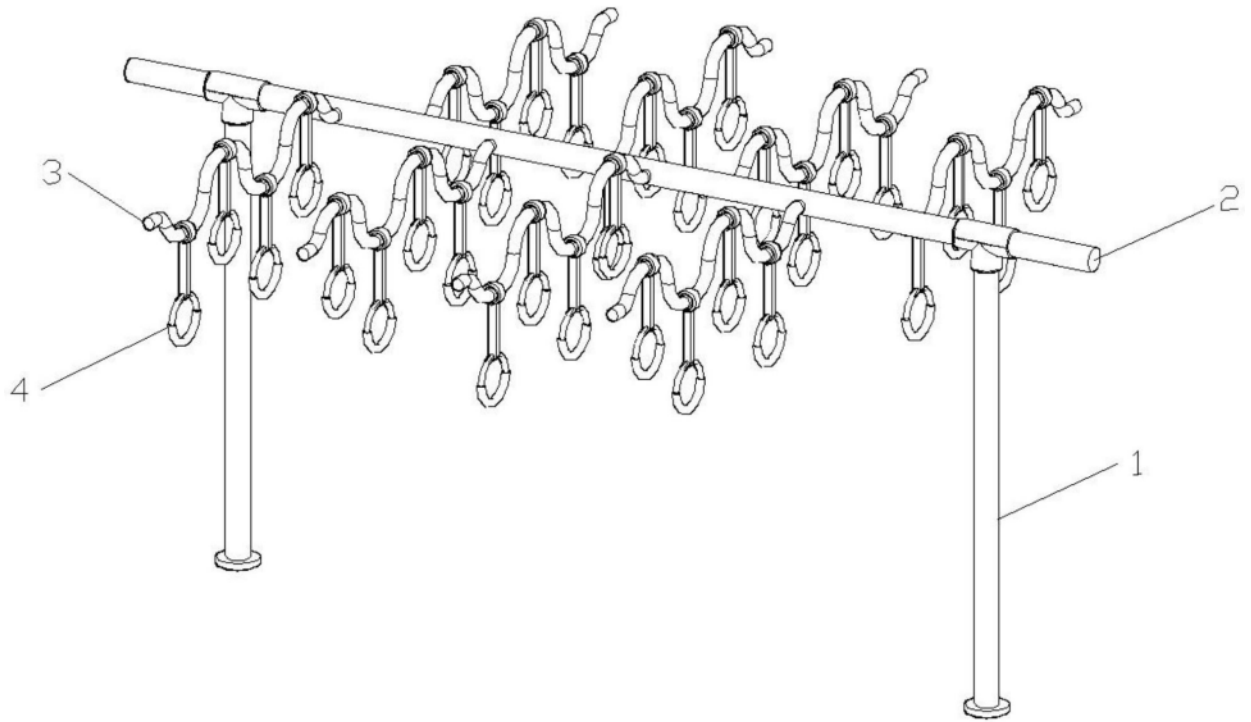


图1

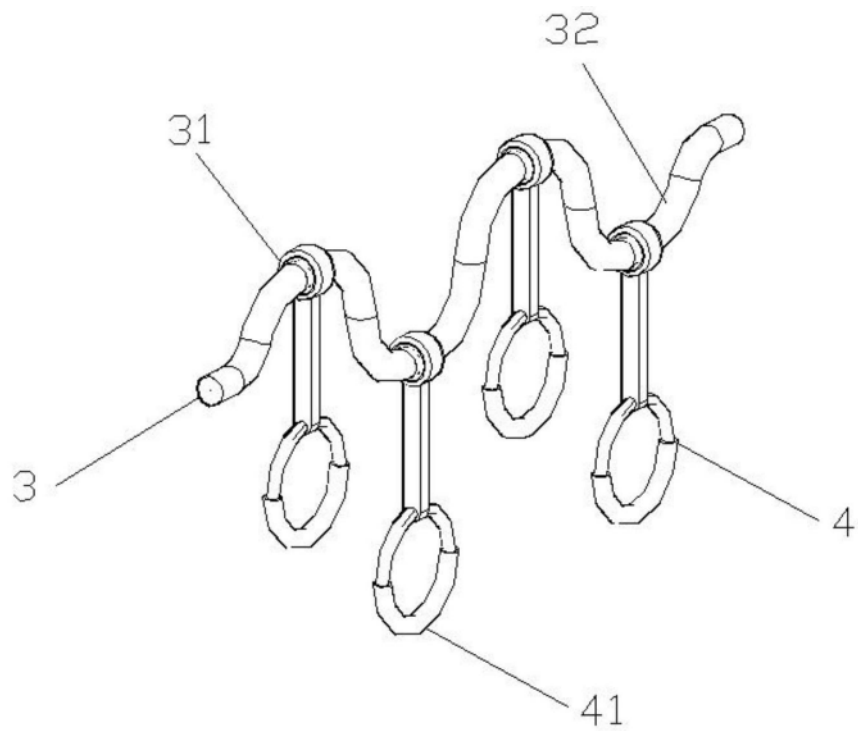


图2