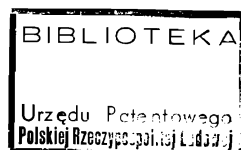


Opublikowano dnia 20 września 1954 r.



B61d 7/10



POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 35976

Kl. 20 c, 13

Przedsiębiorstwo Państwowe Polskie Koleje Państwowe*)

(Warszawa, Polska)

Wagon samowyładowczy do przewozu materiałów sypkich oraz wszelkich innych ładunków po ustawieniu podłogi poziomo

Udzielono patentu z mocą od dnia 27 października 1952 r.

Przedmiotem wynalazku jest wagon samowyładowczy do przewozu materiałów sypkich oraz wszelkich innych ładunków po ustawieniu podłogi poziomo, który to wagon, w porównaniu z istniejącymi wagonami samowyładowczymi z pudłem nie wywracającym przy wyładunku, ma tę zaletę, że jego budowa jest uproszczona i tańsza.

Na rys. fig. 1 przedstawia przykładowo widok wagonu czteroosiowego ze zmianami według wynalazku, fig. 2 — przekrój poprzeczny, fig. 3 — urządzenia na ścianach czołowych, fig. 4 — przykład wyrównowywania ciężaru ruchomych części podłogi.

Ponadto wagon (fig. 1) posiada w dolnej swej części z obu stron znane klapy wyładunkowe *a* i *b* do materiałów sypkich oraz drzwi dwuskrzydłowe *c*, używane przy przewozie innych ładunków.

Na fig. 2 przedstawione są dwa przekroje poprzeczne wagonu *I-I* przez drzwi dwuskrzydłowe i *II-II* poza tymi drzwiami. Podłoga wagonu podzielona jest na trzy części; środkowa część *d* jest stała, wyłożona deskami. Boczne ruchome części podłogi *e* są umocowane na osi obrotu *f*, posiadają szkielet stalowy i poszycie z jednej strony z blachy, a od strony przeciwnej z desek.

Po ustawieniu pochyło ruchomych części podłogi, jak wskazuje pełnymi liniami fig. 2, podłoga wagonu wraz z nieruchomymi częściami *g* tworzy kształt daszka, po którym po otwarciu z obu stron klapy *a* i *b* zsuwa się sypki ładunek (węgiel, koks itp.). Klapy boczne *a* i *b* umocowane są u góry na zawiasach *h* i zamykane u dołu przy pomocy zaczepów *i*, umocowanych do wałków *k*, zakończonych dźwigniami *l* (fig. 3).

Za pomocą jednego wałka *k* można zamykać kilka klapy, znajdujących się na jednej stronie wagonu. Po zatrzaśnięciu klapy dźwignie *l* utrzymywane są w położeniu zamkniętym przez występy *m*, umocowane na wałku *n*.

*) Właściciel patentu oświadczył, że twórcą wynalazku jest inż. Stefan Miller w Gołąbkach.

Dla otwarcia klap przy wyładunku należy za pomocą specjalnego klucza, umieszczonego na długim pręcie, stojąc z boku wagonu, przekreślić wałek *n*, a wtedy występy *m* oswobodzą dźwig nie *l* i kłapy *a* i *b* tworzą się pod naciskiem sypkiego ładunku. Chcąc otworzyć kłapy tylko z jednej strony wagonu, należy za pomocą drążka pokręcić jeden występ *m*, znajdujący się po stronie otwieranej kłapy.

Aby przy wyładunku towaru, szczególnie węgla, kłapy nie przymykały się, co powodowałoby rozbijanie węgla, kłapy utrzymywane są w położeniu otwartym przy pomocy dźwigienek *r*.

Dla ułatwienia przestawiania podłogi na osiach obrotu *f* ruchomych części podłogi *e* (fig. 4) umieszczone są odpowiednio dobrane sprężyny śrubowe lub inne *o*, równoważące prawie całkowicie ciężar ruchomej podłogi we wszystkich jej położeniach, tak że do pokonania pozostanie siła tarcia w zawiasach.

Do dalszego udogodnienia przestawiania podłogi służą urządzenia przekładniowe *p* (fig. 3), umieszczone na końcach wałków, stanowiących osie obrotu *f* ruchomych części podłóg.

Zastrzeżenia patentowe

1. Wagon samowyladowczy do przewozu materiałów sypkich oraz wszelkich innych ładunków po ustawieniu podłogi poziomo, znamieny tym, że pozioma podłoga wagonu

składa się z trzech części, z których środkowa *d* jest stała, a dwie boczne (*e*) ruchome, które przy przewozie materiałów sypkich ustawia się w kształcie daszka, przy czym wyładunek odbywa się przez znane boczne kłapy *a* i *b*, a przy przewozie innych ładunków ustawia się te części ruchome poziomo tak, że załadunek i wyładunek towaru odbywa się przez drzwi dwuskrzydłowe (*c*), znajdujące się w ścianach bocznych wagonu.

2. Wagon według zastrz. 1, znamieny tym, że boczne ruchome części podłogi (*e*) umocowane są na osiach obrotu (*f*) i posiadają szkielet stalowy z poszyciem z jednej strony z blachy stalowej, a od strony przeciwnej z desek, wskutek czego podłoga przy ustawianiu ruchomych części w kształcie daszka jest wewnątrz wagonu stalowa, a przy ustawianiu poziomo jest drewniana.
3. Wagon według zastrz. 1, znamieny tym, że dla ułatwienia podnoszenia i opuszczania ruchomych części podłogi są one wyrównowywane sprężynami śrubowymi (*o*) lub innymi.
4. Wagon według zastrz. 1, znamieny tym, że dla większego ułatwienia przestawiania podłogi służą przekładnie (*p*), umieszczone na końcach wałków stanowiących przedłużenie osi obrotu (*f*) ruchomych części podłóg.

Przedsiębiorstwo Państwowe
Polskie Koleje Państwowe

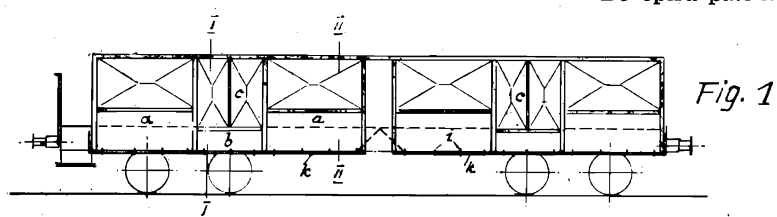


Fig. 1

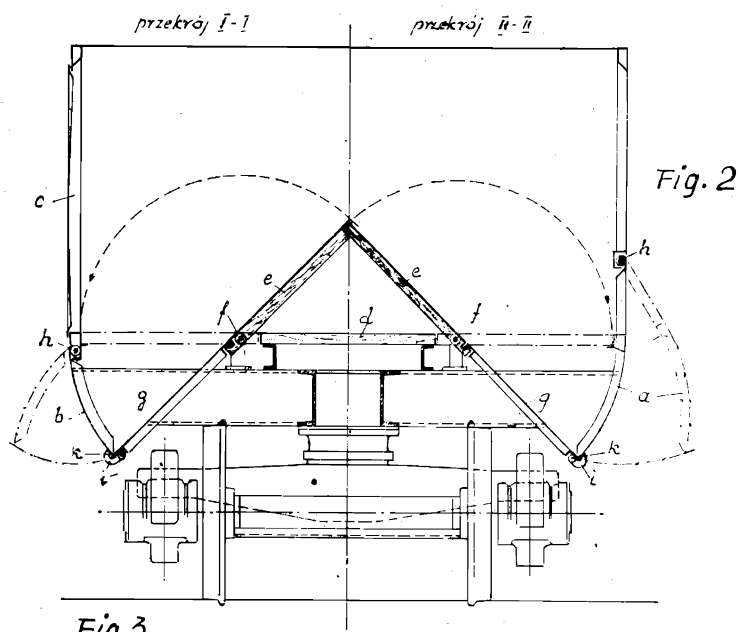


Fig. 2

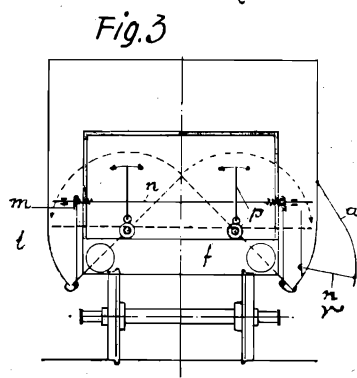


Fig. 3

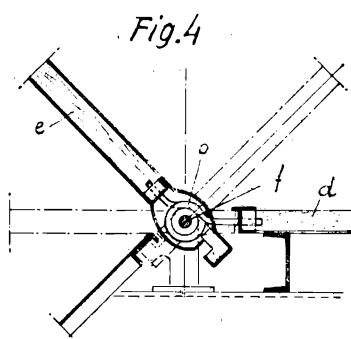


Fig. 4