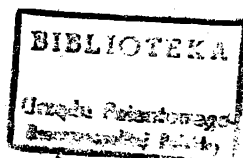


Warszawa, dnia 30 kwietnia 1953 r.



POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ OPIS PATENTOWY

MRP 361d, 3/14

Nr 35495

Kl. 20 c, 8

Centralne Biuro Konstrukcyjne Nr 1 Przemysłu Taboru Kolejowego P.P.W. *)

(Poznań, Polska)

Uniwersalny wagon głębokiego ładowania do ciężkich ładunków

Udzielono patentu z mocą od dnia 7 marca 1952 r.

Transport ładunków o wielkich wymiarach, jak np. obiektów elektrycznych, wymaga budowy specjalnych wagonów. W przypadku, gdy ładunek przekracza skrajnię taboru, lecz mieści się jeszcze w skrajni torów, wagon dla takiego ładunku zwykle również wychodzi poza dopuszczalną skrajnię taboru i sprawia kłopoty, zarówno przy produkcji ze względu na trudności z pomieszczeniem, jak i w jego przesyłaniu nawet w stanie próżnym, często bowiem musi być przy tym wstrzymywany ruch na torze sąsiednim.

Wielkie zalety przynosi w takich razach wagon o konstrukcji składanej, co ponadto może bardzo ułatwiać czynności samego wyładunku, zwłaszcza przy wagonach głębokiego ładowania. Główną zaletą jest przy tym uniwersalność takiego wagonu, tj. możliwość jego stosowania, przez wymianę niektórych zespołów przy montażu, do transportu ładunków o tym samym charakterze, różniących się wymiarami konturowymi.

Przedmiotem wynalazku jest taki uniwersalny składany wagon głębokiego ładowania do ciężkich ładunków.

Rysunek przedstawia przykład wykonania wynalazku. Most wagonu 8-osioвого jest rozbierny i składa się z następujących części: z dwóch pasów nośnych 1, 2, na których bezpośrednio spoczywa ładunek, połączonych ze sobą przegubowo z dwiema belkami poprzecznymi 3, 4, które opierają się o dwa 4-osiowe człony wagonu związanymi dwiema rozporami skośnymi 5, 6 z jednej strony i 7, 8 — z drugiej z parami nośnymi 1 i 2, które są również usztywnione ściągami 9, 10 oraz 11, 12.

Wszystkie te części łączą się przegubowo za pomocą mocnych sworzni, które łatwo dają się montować.

Pasy nośne 1 i 2 powinny być obliczone wytrzymałościowo według praktyki mostowej na pełny ładunek, podobnie jak i belki poprzeczne 3, 4.

Rozpory 5, 6 i 7, 8 muszą być sprawdzone na siłę zderzakową i pociagową, podobnie jak ściągi 9, 10 i 11, 12.

*) Właściciel patentu oświadczył, że wynalazcą jest inż. Wiktor Wysłouch.

Pasy 1, 2 i belki 3, 4 powinny być wytrzymałe na zginanie i skręcanie, a części 5 — 12 mogą być wykonane z rur.

Rozpory 5, 6 i 7, 8 łączą się z belkami poprzecznymi tuż przy czopach nośnych 13 i 14.

Wynalazek daje wielkie usługi przy budowie wagonów do transportu analogicznych ciężkich ładunków, różniących się szerokością i wysokością; w tym przypadku długie pasy nośne 1, 2 mogą być dla różnych wagonów wspólne, natomiast pozostałe części dobiera się stosownie do potrzeby.

Zastrzeżenie patentowe

Uniwersalny wagon głębokiego ładowania do ciężkich ładunków o pomoście rozbieralnym,

znamienny tym, że jego pomost składa się z dwóch pasów nośnych (1, 2), na których bezpośrednio spoczywa ładunek, połączonych ze sobą przegubowo dwoma belkami poprzecznymi (3, 4), opartymi na czopach nośnych (13, 14), z których każda połączona jest z pasami nośnymi (1, 2) za pomocą dwóch rozpór skośnych (5, 6 i 7, 8), ułożonych tak, iż osie ich znajdują się w płaszczyznach przechodzących przez środki czopów nośnych (13, 14), a pasy nośne (1, 2) są usztywnione dwiema parami ściąągów (9, 10 i 11, 12), przy czym wszystkie części składowe rozbieralnego pomostu (1 — 12) są połączone przegubowo za pomocą sworzni.

Centralne Biuro
Konstrukcyjne Nr 1 Przemysłu
Taboru Kolejowego P. P. W.

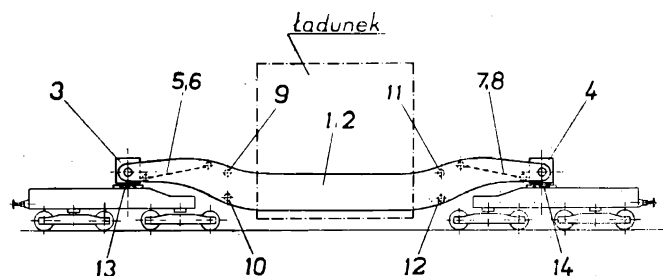


Fig. 1

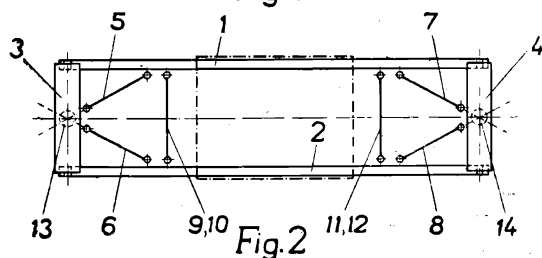


Fig. 2

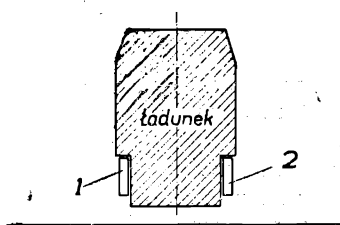


Fig. 3