



ÚŘAD PRO VYNÁLEZY
A OBJEVY

POPIS VYNÁLEZU

K AUTORSKÉMU OSVĚDČENÍ

209003
(11) (B1)

(51) Int. Cl.³
B 61 D 17/22

(22) Přihlášeno 24 09 79
(21) (PV 6444-79)

(40) Zveřejněno 30 01 81

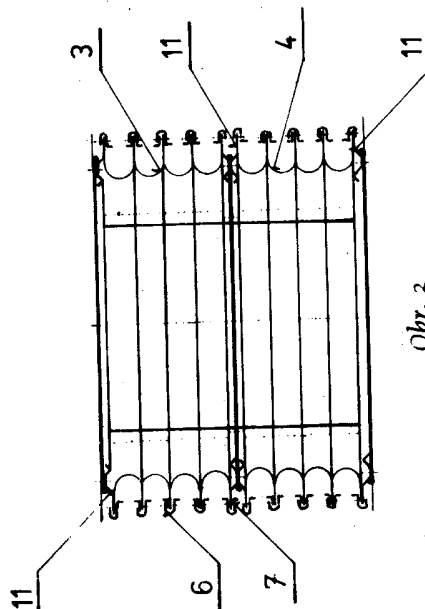
(45) Vydáno 01 02 84

(75)
Autor vynálezu ŽÁK ADOLF, PRAHA

(54) Spojovací měch článkového vozidla

Kolejová a silniční vozidla hromadné osobní dopravy. Zjednodušení a zdokonalení spojovacího měchu z provozního hlediska. Spojovací měch článkového vozidla, vytvořený z vlnovců z pružného neprodyšného materiálu, ve tvaru obráceného písmene U, které jsou na vnějším okraji přivrácených stran spojeny pomocí bočních výztužných lišt a horních výztužných lišt šrouby. Odnímatelná spodní vodorovná část měchu, vytvořená spodními vlnovci se spodními výztužnými lištami je upevněna pomocí držáků, upravených na vnitřních spodních okrajích slabostěnných rámu. V rovině kolmé na podélnou osu je spojovací měch rozdělen do dvou částí, přičemž obě čela těchto částí jsou opatřena slabostěnnými rámy, ve tvaru obráceného písmene U. Pomocí třmenu je spojovací měch zavěšen za přilehlé slabostěnné rámy obou částí měchu na horní kloub článkového vozidla.

Hromadná doprava osob



Vynález se týká spojovacího měchu článkového vozidla, zejména tramvaje.

Přechod mezi článkovými vozidly ve tvaru tunelu bývá vytvořen z otočných plechových segmentů, nebo z ohebného spojovacího měchu. Známe jsou spojovací měchy opatřené středním rámem, zavěšeným na horním kloubu, nebo podepřeném na spodním kloubu, nebo na středním podvozku článkového vozidla. Na tento rám jsou připevněny přilehlé strany obou polovin spojovacího měchu, přičemž odlehle strany jsou připevněny na přilehlá čela skříní článkového vozidla. Spojovací měch se skládá z jednotlivých vlnovců, zhotovených z pružného materiálu, které jsou pevně spojeny šitím, vulkanizováním, lepením nebo slisováním do spojovacích listů ve tvaru písmene U. Známe jsou i spojovací měchy vytvořené z profilových segmentů, ve kterých jsou uchyceny v listách vlastní vlnovce.

Nevýhodou výše uvedených konstrukcí spojovacích měchů je jednak velký počet dílců a velká hmotnost měchu se středním rámem a jeho závěsnými prostředky, jednak pevné spojení jednotlivých vlnovců, znemožňující jejich jednoduché rozpojení. Následkem toho výměna poškozeného vlnovce, nebo oprava spojovacího mechanismu vyžaduje rozpojení obou článkových vozidel.

Známe jsou též spojovací měchy bez spodní vodorovné části. Jejich nevýhodou je nežádoucí unikání prachu a posypové soli do nezakrytého spodního spojovacího kloubu článkového vozidla.

Výše uvedené nevýhody odstraňuje spojovací měch podle vynálezu, jehož podstata spočívá v tom, že vlnovce jsou v místě výztužných listů spojeny, rozebíratelnými členy, přičemž čela symetrických částí spojovacího měchu jsou opatřena slabostěnnými rámy ve tvaru písmene U a odnímatelná spodní vodorovná část spojovacího měchu je připojena k horní části spojovacího měchu pomocí držáků vetknutých do vnitřních spodních okrajů slabostěnných rámu.

Příkladné provedení spojovacího měchu podle vynálezu je zobrazeno na připojeném výkrese, kde představuje obr. 1 čelní pohled na spojovací měch, obr. 2 schematický řez spojovacím měchem, vedený vodorovnou rovinou A-A z obr. 1 a obr. 3 detailní řez spojením vlnovce s čelní stěnou skříně článkového vozidla a detailní řez spojením obou symetrických částí spojovacího měchu.

Spojovací měch se skládá z horní části 1, viz obr. 1, ve tvaru obráceného písmene U a z odnímatelné spodní vodorovné části 2. Ve směru podélné osy je spojovací měch rozdělen do dvou oddělitelných symetrických částí 3 a 4, na obr. 2. Obě části spojovacího měchu 3, 4 jsou vytvořeny z jednotlivých vlnovců 5 na obr. 2 a 3, s příčným profilem ve tvaru písmene U, z pružného neprodyšného materiálu. Vlnovce 5 jsou na vnějším okraji přivrácených stran spojeny pomocí bočních výztužných listů 6, 7 a horních výztužných listů 8, 9 šrouby 10 tak, že vypouklé strany profilů vlnovců 5 jsou na vnitřní straně spojovacího měchu. Na čela obou symetrických částí 3, 4 spojovacího měchu jsou přišroubovány slabostěnné rámy 11, ve tvaru obráceného písmene U, nahrazující dosud používaný masivní spojovací rám. Mezi přivrácené strany rámu 11 a mezi rám 11 a čelní stěnu 12 skříně článkového vozidla je vloženo měkké pryžové těsnění 13. Na vrcholu rámu 11 v místě styku symetrických částí 3, 4 spojovacího měchu je upevněn třmen 14, na obr. 2, kterým je spojovací měch zavěšen na horním kloubu 15 článkového vozidla. Alternativně může být spojovací měch podepřen na středním podvozku článkového vozidla. Spojovací měch je na spodní straně uzavřen odnímatelnou spodní vodorovnou částí 2, vytvořenou spodními vlnovci 16, se spodními výztužnými listy 17, 18, upevněnými na držácích 19, vetknutých do vnitřních spodních okrajů rámu 11.

Spojovací měch podle vynálezu je vhodný nejen pro vozidla kolejové ale i silniční.

PŘEDMĚT VYNÁLEZU

1. Spojovací měch článkového vozidla, vytvořený ze dvou symetrických částí, sestavených z vlnovců z pružného neprodyšného materiálu ve tvaru písmene U, jejichž vnější okraje přivrácených stran jsou opatřeny výztužnými spojovacími listy, vyznačený tím, že vlnovce (5) jsou v místě výztužných listů (6, 7, 8, 9, 17, 18) spojeny rozebíratelnými členy (10), přičemž čela symetrických částí (3, 4) spojovacího měchu (1, 2) jsou opatřena slabostěnnými rámy (11) ve tvaru písmene U a odnímatelná spodní vodorovná část spojovacího měchu (2) je

připojena k horní části spojovacího měchu (1) držáky (19), vetknutými do vnitřních spodních okrajů slabostěnných rámu (11).

2. Spojovací měch podle bodu 1, vyznačený tím, že přilehlé slabostěnné rámy (11) obou symetrických částí měchu (3, 4) jsou třmeny (14) zavěšeny na horní kloub (15) článkového vozidla.

3. Spojovací měch podle bodu 1 a 2, vyznačený tím, že slabostěnné rámy (11), spojující obě symetrické části měchu (3, 4) jsou podepřeny na středním podvozku článkového vozidla.

