



ÚŘAD PRO VYNÁLEZY
A OBJEVY

POPIS VYNÁLEZU K PATENTU

208706

(11) (B2)

(51) Int. Cl.³

B 62 D 23/00

(22) Přihlášeno 22 12 75

(21) (PV 8734-75)

(32) (31)(33) Právo přednosti od 31 12 74
(P - 177071) Polská lidová republika

(40) Zveřejněno 30 01 81

(45) Vydáno 15 09 84

(72) Autor vynálezu

SIEDLECKI ROMUALD, MIALSKI HENRYK dipl. ing., CIOSIŃSKI HENRYK,
BOECNER RUDOLF, CHORZÓW (PLR)

(73) Majitel patentu

CHORZOWSKA WYTWÓRNIA KONSTRUKCJI STALOWYCH, CHORZÓW (PLR)

(54) Konstrukce vozu pouliční dopravy

1

Vynález se týká konstrukce vozu pouliční dopravy.

Boční stěny vozů pouliční dráhy známé konstrukce jsou rozděleny na pole, jejichž šířka závisí na šířce podvozků těchto vozů.

Nevýhody známých konstrukcí spočívají v obtížích, spojených s umístěním dostatečně širokých dveří v prostoru mezi otočnými čepy podvozku. Jsou proto u známých konstrukcí umístěny v boční stěně vně otočných čepů dvojce dveře, kdežto mezi otočnými čepy podvozku jsou pouze jedny dveře. Lichý počet dveří způsobuje poruchy při nastupování a vystupování cestujících na zastávkách, čímž se prodlužuje doba stání a snižuje rychlost dopravy.

Již známé konstrukce vozů pouliční dráhy mají dveře nestejně šířky. Toto řešení nedovoluje jednotnost prvků a montážních skupin, používaných při konstrukci vozů pouliční dráhy.

Úkolem vynálezu je vývoj asymetrické konstrukce vozu pouliční dráhy, která by při zachování potřebné pevnosti dovozovala umístění čtyř nebo více, nejméně však dvou dveří v boční stěně, z nichž nejméně dvojce dveře by bylo možno umístit v prostoru mezi dvěma otočnými čepy.

Vytčený úkol byl vyřešen vynálezem, jehož podstata spočívá v tom, že obsahuje otočné čepy, uspořádané na středním nosníku ve vzájemné vzdálenosti, která je čtyřnásobkem modulu, který je dvojnásobkem vzdálenosti mezi sedadly pro cestující. Část boční stěny, nacházející se v prostoru mezi otočnými čepy je rozdělena na stejné pole, jejichž šířka se rovná vzdálenosti mezi dveřními sloupky, okenními sloupky a modulu, přičemž ve dvou středních polích jsou uspořádány otvory pro dveře a v koncových polích jsou uspořádány otvory pro okna.

Horní části přední čelní stěny a zadní čelní stěny a boční stěny mají sklon dovnitř konstrukce, přičemž při sklonu horních částí přední čelní stěny a zadní čelní stěny od svislé roviny o úhel α a bočních stěn o úhel β tvoří skloněné části rámu čelních stěn pravouhelník.

Výhoda řešení podle vynálezu spočívá v tom, že je možno v každé stěně umístit čtyři okna, uspořádaná symetricky k příčné ose vozidla, přičemž je mezi otočnými čepy ještě místo pro dvojce dveře.

Řešením podle vynálezu bylo dosaženo i možnosti používat oken se zvětšenou okenní plochou, mírně klenutých střech a konstrukčních dílů se stejnými průřezy, čímž se ve srovnání se známými řešeními dosahuje snížení hmotnosti konstrukce vozu.

Vynález je dále blíže vysvětlen pomocí výkresů, kde znázorňuje obr. 1 konstrukci vozu, obr. 2 přední a zadní čelní stěnu, obr. 3 uspořádání sedadel pro cestující.

K střednímu nosníku 12 konstrukce vozu jsou přivařeny příčné nosníky 9, rovnající se modulu m . Konce příčných nosníků 9 slouží jako opěry pro okenní rámy 15, popřípadě dveřní rámy 4, přičemž vzdálenost d mezi dveřními rámy 4 a okenními rámy 15 se rovná modulu m .

K horním koncům dveřních rámu 4 a okenních rámu 15 jsou připojeny obloukové střední vzpěry 10, přičemž se vzdálenost h mezi těmito vzpěrami rovná modulu m .

Mezi otočnými čepy 3 jsou uspořádány čtyři pole o stejné šířce, přičemž vzdálenost a mezi otočnými čepy 3 tvoří čtyřnásobek modulu m .

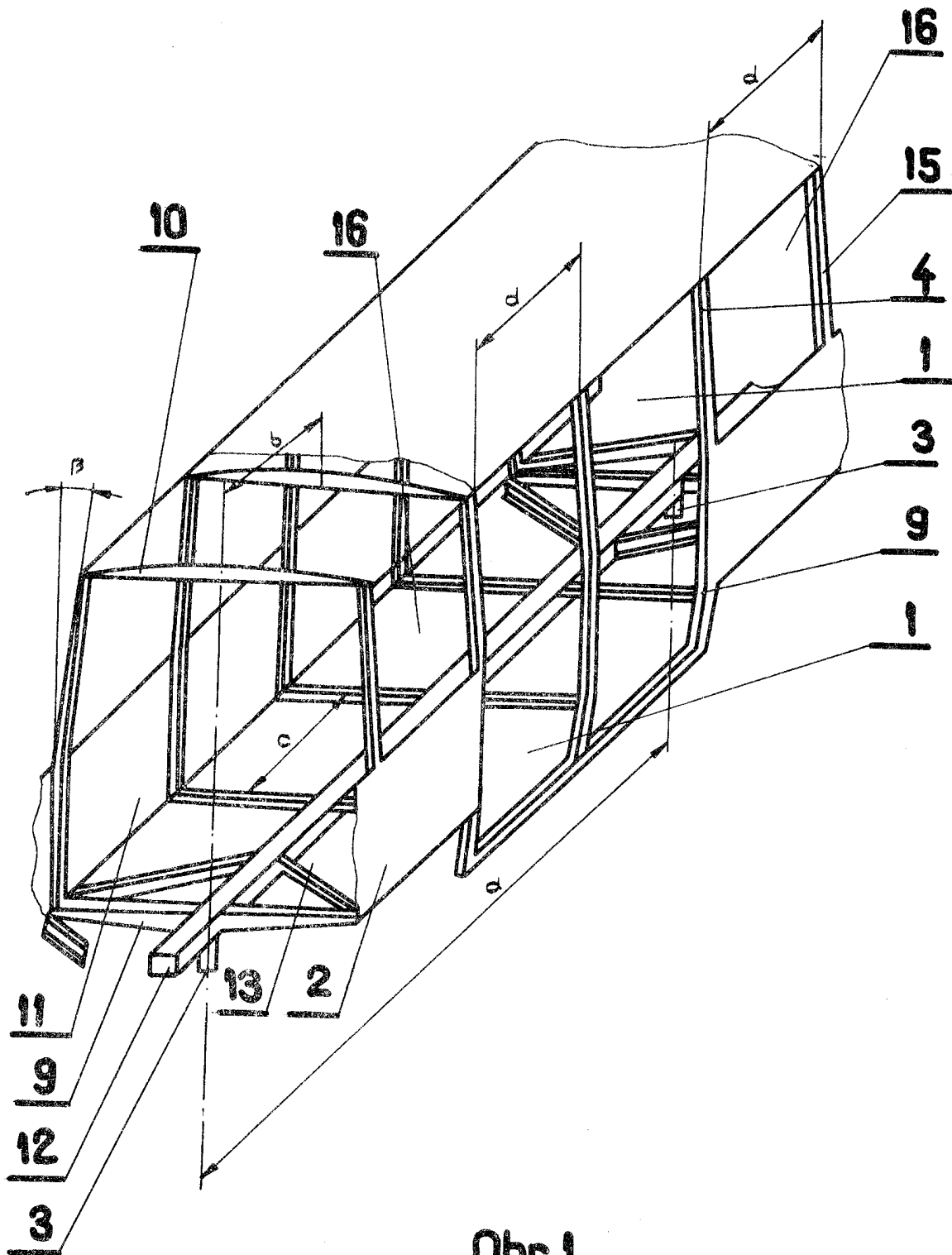
Vzdálenost g mezi sedadly pro cestující, označenými například 5, 6, je stejná u celé konstrukce vozu a rovná se polovině modulu m . Ve střední části boční stěny 2 jsou dva dveřní otvory 1 stejné šířky, do zbývajících polí v prostoru mezi otočnými čepy 3 jsou umístěna okna 16.

Přední čelní stěna 7 a zadní čelní stěna 8 mají sklon směrem dovnitř vozu, přičemž úhel α sklonu je u obou stěn stejný. Úhel β sklonu boční stěny 2 směrem dovnitř vozové konstrukce je volen tak, že skloněné části rámu přední čelní stěny 7 a zadní čelní stěny 8 tvoří pravouhelník, do něhož je možno zasadit pravouhlá okna 14. V dolní části vozové konstrukce jsou přivařeny k dveřním rámu 4 a okenním rámu 15 obkládací plechy 11, spojené s podvozkem vozu 13.

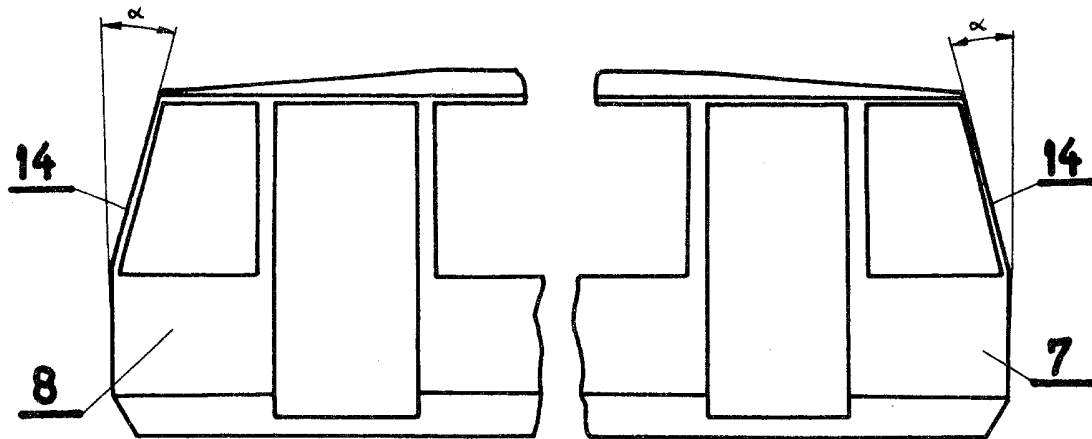
P R E D M Ě T V Y N Á L E Z U

Konstrukce vozu pouliční dopravy, jehož příčné nosníky jsou přivařeny ke střednímu nosníku a okenní a dveřní sloupky jsou přivařeny ke koncům příčných nosníků, přičemž vzdálenosti mezi sloupky se rovnají určitému modulu, vyznačující se tím, že obsahuje otočné čepy (3) uspořádané na středním nosníku (12) ve vzájemné vzdálenosti (a), která je čtyřnásobkem modulu (m), který je dvojnásobkem vzdálenosti (g) mezi sedadly (5, 6) pro cestující, část boční stěny (2), nacházející se v prostoru mezi otočnými čepy (3), je rozdělena na stejná pole, jejichž šířka se rovná vzdálenosti (d) mezi dveřními sloupky (15) a modulu (m), přičemž ve dvou středních polích jsou uspořádány otvory (16) pro okna a při sklonu horních částí přední čelní stěny (7) a zadní čelní stěny (8) od svislé roviny dovnitř o stejný úhel (α) a bočních stěn (2) od svislé roviny dovnitř o stejný úhel (β), tvoří skloněné části rámu čelních stěn (7, 8) pravouhelník.

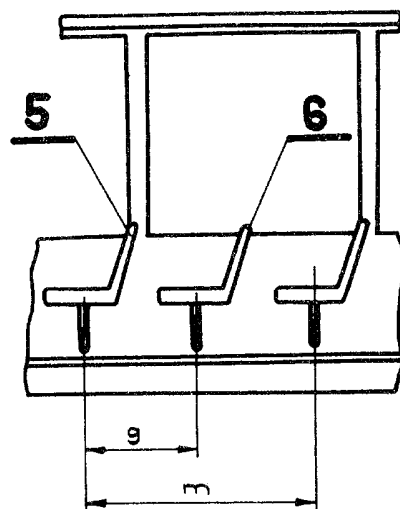
2 listy výkresů



Обр. 1



Obr. 2



Obr. 3