



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 216805421 U

(45) 授权公告日 2022. 06. 24

(21) 申请号 202123372631.0

(22) 申请日 2021.12.29

(73) 专利权人 青岛兴海腾达机械制造有限公司

地址 266000 山东省青岛市城阳区兴海路1号

(72) 发明人 高化龙

(74) 专利代理机构 深圳市创富知识产权代理有限公司 44367

专利代理师 何秉轩

(51) Int.Cl.

B61C 17/04 (2006.01)

B61D 33/00 (2006.01)

F16F 15/023 (2006.01)

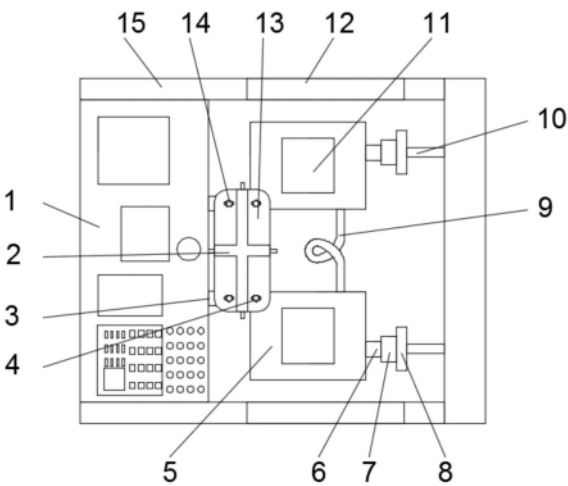
权利要求书1页 说明书3页 附图2页

(54) 实用新型名称

一种轨道车辆司机室用连接座

(57) 摘要

本实用新型涉及一种连接装置技术领域,具体涉及一种轨道车辆司机室用连接座,包括车架,所述车架的中部设置有减震装置,所述车架的中部设置有连接装置,所述连接装置包括连接组件和固定组件,所述连接组件设置在固定组件的上方,所述车架的侧壁固定连接有机台,所述车架的两侧均安装有车门,本实用新型的有益效果是:连接座设计合理,将连接板固定在车架的中部,使汽车台通过连接柱和座椅与车架安装在一起,增加了整体司机室的稳定性与牢固性,并且还保证了整体的垂直度、平面度与安装精度,同时也有效提高了座椅的减震工作,从而延长整个司机室的使用寿命,从而杜绝安全隐患。



1. 一种轨道车辆司机室用连接座,包括车架(15),所述车架(15)的中部设置有减震装置,其特征在于:所述车架(15)的中部设置有连接装置;

所述连接装置包括连接组件和固定组件,所述连接组件设置在固定组件的上方。

2. 根据权利要求1所述的一种轨道车辆司机室用连接座,其特征在于:所述车架(15)的侧壁固定连接有机台(1),所述车架(15)的两侧均安装有车门(12),所述车架(15)的侧壁且靠近机台(1)的下端固定连接有机底板(17)。

3. 根据权利要求2所述的一种轨道车辆司机室用连接座,其特征在于:所述减震装置包括连接柱(10),所述连接柱(10)的数量为两个,所述连接柱(10)的一端固定连接在车架(15)的内壁上,所述连接柱(10)的另一端固定连接有第二连接板(8)。

4. 根据权利要求3所述的一种轨道车辆司机室用连接座,其特征在于:所述第二连接板(8)的侧壁固定连接有机缸(7),所述机缸(7)的一端滑动连接有减震柱(6),所述机缸(7)和减震柱(6)的数量为两个,所述减震柱(6)的一端安装有座椅底板(5)。

5. 根据权利要求4所述的一种轨道车辆司机室用连接座,其特征在于:所述座椅底板(5)的上端安装有座椅(11),所述座椅底板(5)和座椅(11)的数量为两个,两个所述座椅底板(5)之间固定连接有机链(9)。

6. 根据权利要求5所述的一种轨道车辆司机室用连接座,其特征在于:所述固定组件包括固定板(16),所述固定板(16)的数量为四个,所述固定板(16)固定连接在机底板(17)的上端,所述机台(1)的侧壁且靠近固定板(16)的一侧固定连接有机第一连接板(3),所述第一连接板(3)的数量为两个。

7. 根据权利要求6所述的一种轨道车辆司机室用连接座,其特征在于:所述连接组件包括筋板(20),所述筋板(20)的数量为两个,所述筋板(20)的侧壁贯穿设置有安装孔(19),所述安装孔(19)的数量为两个,所述筋板(20)安装在两个固定板(16)的中部,所述筋板(20)的侧壁固定连接有机第三连接板(13)。

8. 根据权利要求7所述的一种轨道车辆司机室用连接座,其特征在于:所述第三连接板(13)的侧壁开设有固定孔(18),所述固定孔(18)的数量为四个,所述第一连接板(3)通过第二螺柱(14)螺纹连接在固定孔(18)的中部。

9. 根据权利要求8所述的一种轨道车辆司机室用连接座,其特征在于:所述座椅底板(5)通过第一螺柱(4)螺纹连接在固定孔(18)的中部,所述第一螺柱(4)和第二螺柱(14)的数量为两个,所述第三连接板(13)的上端固定连接有机加强筋(2),所述加强筋(2)的数量为两个。

一种轨道车辆司机室用连接座

技术领域

[0001] 本实用新型涉及一种连接装置技术领域，具体涉及一种轨道车辆司机室用连接座。

背景技术

[0002] 司机室是高速动车组等轨道车辆的重要组成部分，其结构由司机台、外罩、风挡玻璃、雨刷器及座椅等部件组成。各部件都是采用连接码的形式与司机室铝结构连接。其中，司机台组装成型后与司机室铝结构采用连接码连接，形成一体结构。

[0003] 当前司机室与司机台的连接结构，通过螺栓、螺母、垫板、减震器与司机室铝结构上焊接的支座实现连接。司机室连接座预先焊接于司机室铝结构上，司机台自带连接件，并通过螺栓等紧固件与司机室连接座连接。在高速动车组运行过程中，由于振动等作用力影响，易发生螺母松动的问题，导致存在安全隐患。

[0004] 因此，设计一种轨道车辆司机室用连接座很有必要。

实用新型内容

[0005] 为此，本实用新型提供一种轨道车辆司机室用连接座，通过减震装置与连接装置，以解决目前当前司机室与司机台的连接结构，通过螺栓、螺母、垫板、减震器与司机室铝结构上焊接的支座实现连接。司机室连接座预先焊接于司机室铝结构上，司机台自带连接件，并通过螺栓等紧固件与司机室连接座连接。在高速动车组运行过程中，由于振动等作用力影响，易发生螺母松动的问题，导致存在安全隐患等问题。

[0006] 为了实现上述目的，本实用新型提供如下技术方案：一种轨道车辆司机室用连接座，包括车架，所述车架的中部设置有减震装置，所述车架的中部设置有连接装置；

[0007] 所述连接装置包括连接组件和固定组件，所述连接组件设置在固定组件的上方。

[0008] 优选的，所述车架的侧壁固定连接有机台，所述车架的两侧均安装有车门，所述车架的侧壁且靠近司机台的下端固定连接有机底板。

[0009] 优选的，所述减震装置包括连接柱，所述连接柱的数量为两个，所述连接柱的一端固定连接在车架的内壁上，所述连接柱的另一端固定连接有第二连接板。

[0010] 优选的，所述第二连接板的侧壁固定连接有机缸，所述减震缸的一端滑动连接有减震柱，所述减震缸和减震柱的数量为两个，所述减震柱的一端安装有座椅底板。

[0011] 优选的，所述座椅底板的下端安装有座椅，所述座椅底板和座椅的数量为两个，两个所述座椅底板之间固定连接有机链。

[0012] 优选的，所述固定组件包括固定板，所述固定板的数量为四个，所述固定板固定连接在机底板的下端，所述司机台的侧壁且靠近固定板的一侧固定连接有机第一连接板，所述第一连接板的数量为两个。

[0013] 优选的，所述连接组件包括筋板，所述筋板的数量为两个，所述筋板的侧壁贯穿设置有安装孔，所述安装孔的数量为两个，所述筋板安装在两个固定板的中部，所述筋板的侧

壁固定连接第三连接板。

[0014] 优选的,所述第三连接板的侧壁开设有固定孔,所述固定孔的数量为四个,所述第一连接板通过第二螺柱螺纹连接在固定孔的中部。

[0015] 优选的,所述座椅底板通过第一螺柱螺纹连接在固定孔的中部,所述第一螺柱和第二螺柱的数量为两个,所述第三连接板的上端固定连接加强筋,所述加强筋的数量为两个。

[0016] 本实用新型的有益效果是:连接座设计合理,将连接板固定在车架的中部,使汽车台通过连接柱和座椅与车架安装在一起,增加了整体司机室的稳定性与牢固性,并且还保证了整体的垂直度、平面度与安装精度,同时也有效提高了座椅的减震工作,从而延长整个司机室的使用寿命,从而杜绝安全隐患。

附图说明

[0017] 图1为本实用新型提供的一种轨道车辆司机室用连接座的安装组件俯视图;

[0018] 图2为本实用新型提供的一种轨道车辆司机室用连接座的俯视图;

[0019] 图3为本实用新型提供的一种轨道车辆司机室用连接座的俯视三维示意图;

[0020] 图4为本实用新型提供的一种轨道车辆司机室用连接座的仰视三维示意图。

[0021] 图中:1、司机台;2、加强筋;3、第一连接板;4、第一螺柱;5、座椅底板;6、减震柱;7、减震缸;8、第二连接板;9、连接链;10、连接柱;11、座椅;12、车门;13、第三连接板;14、第二螺柱;15、车架;16、固定板;17、车底板;18、固定孔;19、安装孔;20、筋板。

具体实施方式

[0022] 以下结合附图对本实用新型的优选实施例进行说明,应当理解,此处所描述的优选实施例仅用于说明和解释本实用新型,并不用于限定本实用新型。

[0023] 参照附图1-4,本实用新型提供的一种轨道车辆司机室用连接座,包括车架 15,车架15可以起到支撑与连接的作用,是由金属制成,车架15的中部设置有减震装置,减震装置有效提高了座椅的减震工作,从而延长整个司机室的使用寿命,车架15的中部设置有连接装置,连接装置包括连接组件和固定组件,连接组件设置在固定组件的上方,车架15的侧壁固定连接司机台1,司机台 1用于整个轨道车辆的控制,为现有的公开专利技术产品,车架15的两侧均安装有车门12,车门12可以起到防护的作用,为现有的公开专利技术产品,车架 15的侧壁且靠近司机台1的下端固定连接车底板17,车底板17可以去掉支撑与固定的作用,是由金属制成,减震装置包括连接柱10,连接柱10可以起到连接与固定的作用,是由金属制成,连接柱10的数量为两个,连接柱10的一端固定连接在车架15的内壁上,连接柱10的另一端固定连接第二连接板8,第二连接板8可以起到连接与固定的作用,是由金属制成,第二连接板8的侧壁固定连接减震缸7,减震缸7的中部上设置有减震弹簧,方便减震柱6的左右滑动进行减震,为现有的公开专利技术产品,减震缸7的一端滑动连接减震柱6,减震柱6具有滑动与连接的作用,是由金属制成,减震缸7和减震柱6 的数量为两个,减震柱6的一端安装有座椅底板5,座椅底板5可以起到连接与支撑的作用,是由金属制成,座椅底板5的上端安装有座椅11,座椅11方便驾驶员的乘坐,为现有的公开专利技术产品,座椅底板5和座椅11的数量为两个,两个座椅底板5之间固定连接连接链9,连接链9具有连接

与固定的作用,是由金属制成的锁链,固定组件包括固定板16,固定板16可以起到连接与固定的作用,是由金属制成,固定板16的数量为四个,固定板16固定连接在车底板 17的上端,司机台1的侧壁且靠近固定板16的一侧固定连接有第一连接板3,第一连接板3可以起到连接与固定的作用,是由金属制成,第一连接板3的数量为两个,连接组件包括筋板20,筋板20可以起到连接与固定的作用,并且可以增加第三连接板13硬度,是由金属制成,的筋板20的数量为两个,筋板20 的侧壁贯穿设置有安装孔19,安装孔19方便螺柱的安装与固定,安装孔19的数量为两个,筋板20安装在两个固定板16的中部,筋板20的侧壁固定连接有第三连接板13,第三连接板13可以起到连接与固定的作用,是由金属制成,第三连接板13的侧壁开设有固定孔18,固定孔18方便第一螺柱4与第二螺柱14 的螺纹连接与固定,固定孔18的数量为四个,第一连接板3通过第二螺柱14 螺纹连接在固定孔18的中部,座椅底板5通过第一螺柱4螺纹连接在固定孔18 的中部,第一螺柱4和第二螺柱14的数量为两个,第三连接板13的上端固定连接有加强筋2,加强筋2可以起到将强第三连接板13的硬度与强度,是由金属制成,加强筋2的数量为两个;

[0024] 本实用新型的使用过程如下:本领域技术人员将在车架15的两侧安装上车门12,并且车架15的车底板17也固定上,而后将司机台1设置在车底板17的上端,在车底板17的上端固定有固定板16,通过螺柱的螺纹连接将筋板20通过安装孔19安装固定在固定板16的中间,而后将司机台1一侧的第一连接板3 通过第二螺柱14螺纹连接在固定孔18的中部,并且拉动座椅11,将座椅底板 5通过第一螺柱4螺纹连接在固定孔18的中部,而后当轨道车在进行行驶的过程中,座椅11与司机台1都会正在稳定固定中,安全行驶,并且座椅底板5的一端通过减震柱6与减震缸7的共同作用下在第二连接板8的一侧滑动,可以有效地增加座椅11的减震性能,使驾驶员可以更好地进行工作,方便快捷。

[0025] 以上所述,仅是本实用新型的较佳实施例,任何熟悉本领域的技术人员均可能利用上述阐述的技术方案对本实用新型加以修改或将其修改为等同的技术方案。因此,依据本实用新型的技术方案所进行的任何简单修改或等同置换,尽属于本实用新型要求保护的范围。

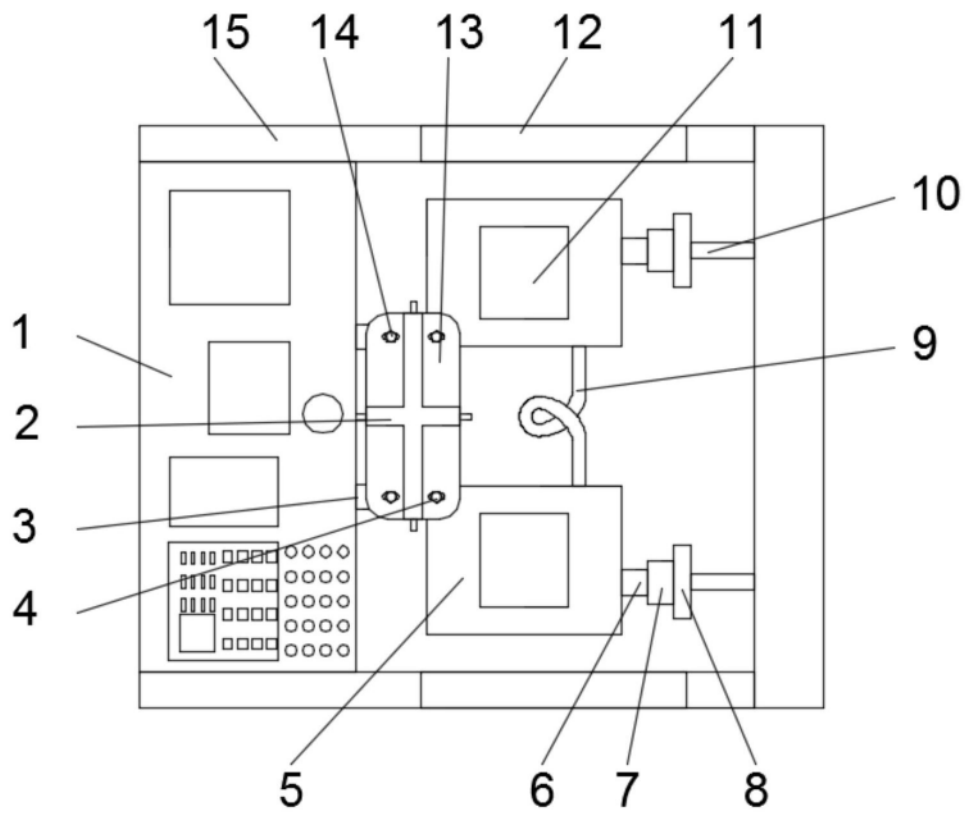


图1

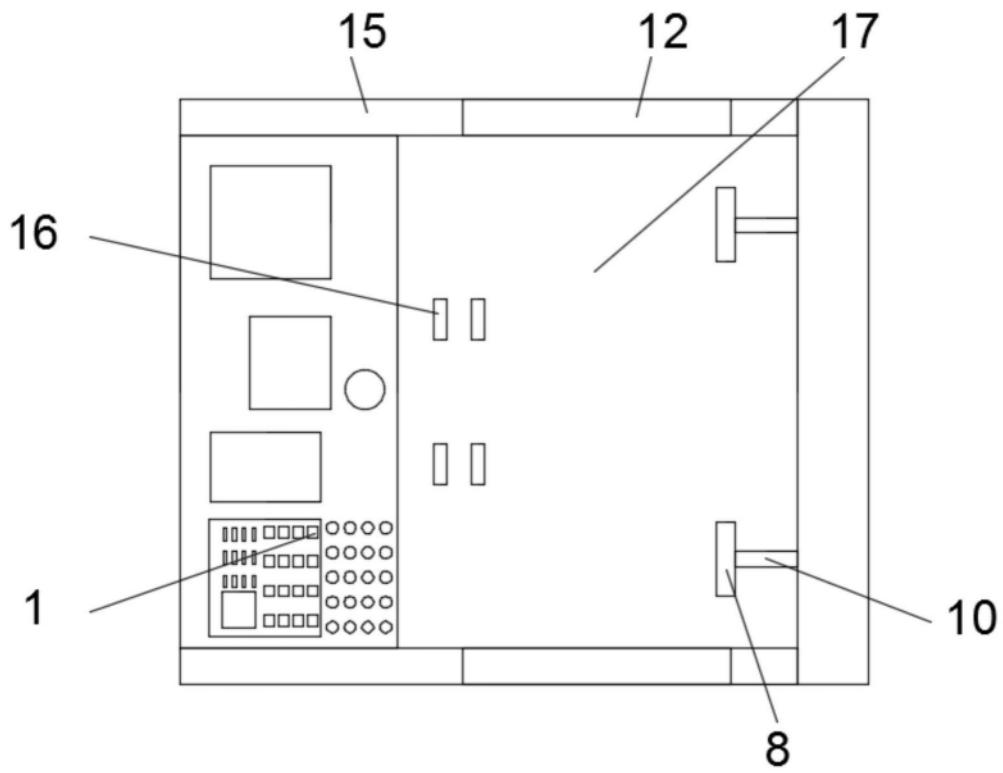


图2

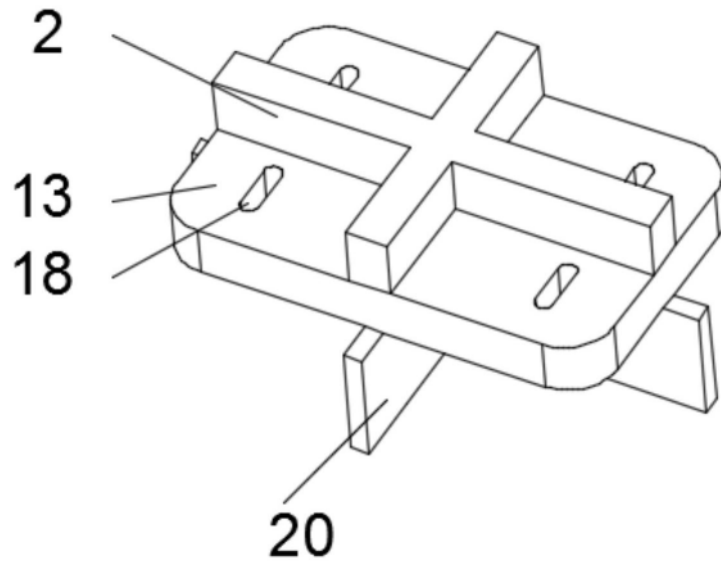


图3

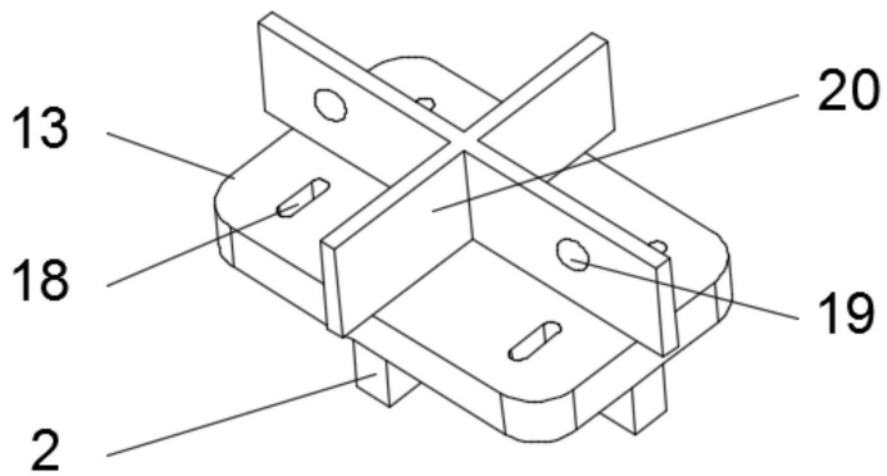


图4