

POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA



URZĄD
PATENTOWY
PRL

OPIS PATENTOWY

64728

Patent dodatkowy
do patentu _____

Zgłoszono: 11.IV.1968 (P 126 369)

Pierwszeństwo: _____

Opublikowano: 15.III.1972

Kl. 20 c, 4/02

MKP B 61 d, 5/02

UKD

Współtwórcy wynalazku: Jan Dadej, Jacek Michalak, Teresa Dłubek,
Karol Michałowski

Właściciel patentu: Fabryka Wagonów „Świdnica”, Świdnica (Polska)

Wagon pojemnikowy do przewozu cieczy agresywnych chemicznie

1

Przedmiotem wynalazku jest wagon pojemnikowy do przewozu cieczy agresywnych chemicznie, zwłaszcza do przewozu kwasu solnego.

Dotychczas stosowane rozwiązania konstrukcyjne wagonów do przewozu kwasu solnego posiadają 5 umieszczone na podwoziu turytle kamionkowe, które mocowane są na wagonie za pomocą klocków drewnianych osadzonych razem z elementami dociskającymi je na szkieletie nadwozia w postaci stalowej kratownicy przestrzennej, która dzieli 10 powierzchnię podwozia na segmenty, na których ustawione są turytle. Dociski są osadzone na kratownicy górnej i przesunięciem poprzecznym turyli zapobiegają specjalne wkładki dystansowe, osadzone również na kratownicy nadwozia.

Istniejące rozwiązanie zawiera szereg niedogodności. System mocowania jest niepewny i skomplikowany. Jedyną funkcją kratownicy jest unieruchomienie turyli, a mimo to przy silniejszym uderzeniu wagonu turytle ulegają rozbiciu. Parametry techniczne wagonów tego typu są bardzo niskie.

Celem wynalazku jest usunięcie wad istniejącej konstrukcji przez zastosowanie na wagonie innego systemu mocowania oraz nowej konstrukcji 25 wagonów.

Istota wynalazku polega na skonstruowaniu wagonu z nieparzystą liczbą pojemników rozstawionych symetrycznie względem środka ustawienia 30 zestawów kołowych, które są zamocowane na pod-

2

wozu za pomocą słupków oporowych i słupków środkowych, przy czym słupki środkowe i słupki oporowe podpierają po dwa sąsiednie pojemniki, a nacisk wywierany jest pod kątem 15—45° do jednej z osi symetrii pojemników. Z jednej strony podwozia są rozmieszczone na przemian w obu kierunkach od osi poprzecznej słupki środkowe i oporowe, a wzdłuż drugiej strony podwozia znajdują się słupki oporowe. Na rogach podwozia umieszczone są słupki narożnikowe.

Przedmiot wynalazku jest przedstawiony w przykładzie wykonania na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia widok wagonu z boku, fig. 2 przedstawia konstrukcję słupka środkowego, fig. 3 przedstawia przekrój poprzeczny słupka, fig. 4 przedstawia blachę dociskową, a fig. 5 blachę dociskową w rzucie z góry.

Jak pokazano na rysunku (fig. 1) na wagonie, składającym się z podwozia 9, układu hamulcowego 7, zestawów kołowych z małżnicami 8, podwieszenia resoru 5, urządzenia pociągowo-zderzakowego 3 i urządzeń zewnętrznych 4, znajdują się pojemniki 1 mocowane za pomocą odpowiednio rozmieszczonych słupków narożnikowych 2, słupków oporowych 6 oraz słupków środkowych 10, 25 przy czym słupki oporowe 6 i słupki środkowe 10 podpierają po dwa sąsiednie pojemniki 1 dzięki odpowiedniej konstrukcji.

Fig. 2 przedstawia konstrukcję słupka środkowego 10, na którym w podłużnym wygięciu korytka 11

3

pod kątem 5—15° od pionu jest prowadzona nakrętka 12 na śrubie 13, połączona blachami 14 i 15 z blachą dociskową 16, przy czym blacha dociskowa 16 posiada dwustronnie zagięte końce pod kątem 15—75° o zarysie łuku koła. Fig. 4 i fig. 5 przedstawiają kształt blachy dociskowej 16.

Konstrukcja wagonu pozwala na wyeliminowanie skomplikowanej konstrukcji nadwozia i zastąpienie jej prostą konstrukcją słupków. Rozmieszczenie i konstrukcja słupków pozwoliła uzyskać mocowanie pojemników przy użyciu czterech śrub mocujących. Dzięki ukształtowaniu blach dociskowych i zarysu pojemników w postaci łuku uzyskano możliwość wywarcia zwiększonej siły zacisku.

Zastrzeżenia patentowe

1. Wagon pojemnikowy do przewozu cieczy agresywnych chemicznie, posiadający podwozie z układem hamulcowym, urządzeniem pociągowo-zderzakowym i częściami zewnętrznymi, osadzone na zestawach kołowych z maźnicami, **znamienny tym**, że jest zaopatrzony w pojemniki (1) w ilości nie-

4

parzystej większej od trzech, rozstawione symetrycznie względem środka ustawienia zestawów kołowych, które są zamocowane na podwoziu (9) za pomocą słupków narożnikowych (2), słupków oporowych (6) i słupków środkowych (10), przy czym słupki środkowe (10) i słupki oporowe (6) podpierają po dwa sąsiednie pojemniki (1), na które nacisk wywierany jest pod kątem 15—45° względem jednej z osi symetrii pojemników (1).

2. Wagon pojemnikowy według zastrz. 1, **znamienny tym**, że podwozie (9) zaopatrzone jest z jednej strony w słupki środkowe (10) i słupki oporowe (6) rozmieszczone na przemian w obu kierunkach względem osi poprzecznej, a wzdłuż drugiej strony podwozia w słupki oporowe (6), przy czym na rogach umieszczone są słupki narożnikowe (2).

3. Wagon pojemnikowy według zastrz. 1, 2, **znamienny tym**, że w podłużnym wygięciu korytka (11) słupka środkowego (10) pod kątem 5—15° od pionu jest prowadzona nakrętka (12) na śrubie (13), połączona blachami (14) i (15) z blachą dociskową (16), posiadającą dwustronnie zagięte końce pod kątem 15—75° o zarysie łuku.

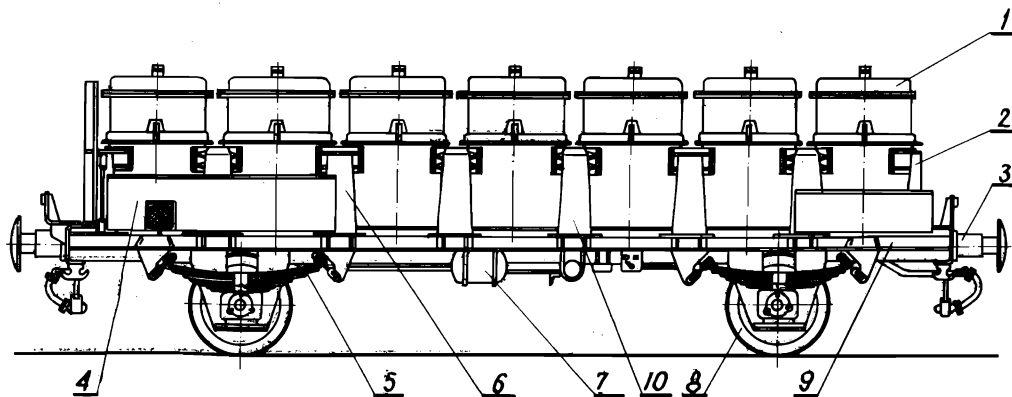


Fig. 1

