

POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA



URZĄD
PATENTOWY
PRL

OPIS PATENTOWY PATENTU TYMCZASOWEGO

77 746

Patent tymczasowy dodatkowy
do patentu _____

Zgłoszono: 24.07.1971 (P. 149 631)

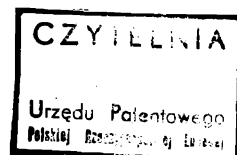
Pierwszeństwo: _____

Zgłoszenie ogłoszono: 30.05.1973

Opis patentowy opublikowano: 28.04.1975

Kl. 20d,101

MKP B61f 1/02



Twórca wynalazku: Tadeusz Gugała

Uprawniony z patentu tymczasowego: Centralny Ośrodek Badań i Rozwoju Techniki Kolejnictwa,
Warszawa (Polska)

Podłużnica główna pojazdu trakcyjnego wyposażonego w sprzęg samoczynny

Wynalazek dotyczy podłużnicy głównej pojazdu trakcyjnego wyposażonego w sprzęg samoczynny. Podłużnica główna służy do przenoszenia sił wzdłużnych powstałych przy ciągnięciu i ściskaniu pojazdu trakcyjnego.

Dotychczas stosowana podłużnica główna składa się z dwóch belek o przekroju ceowym, których półki ustawione są na zewnątrz wolnej przestrzeni przeznaczonej na wbudowanie amortyzatora sprzęgu samoczynnego. Znane są też podłużnice o przekroju zetowym, w których półki górne są ustawione do wewnątrz a dolna na zewnątrz wolnej przestrzeni oraz znana jest podłużnica o przekroju korytkowym.

Wadą takich rozwiązań konstrukcyjnych jest niekorzystne obciążenie przekroju, co powoduje konieczność stosowania belek o dużych przekrojach.

Celem wynalazku jest usunięcie wymienionej wady przez wykonanie nowej podłużnicy głównej pojazdu trakcyjnego wyposażonego w sprzęg samoczynny.

Istotą wynalazku jest podłużnica wykonana tak, że stanowi jednolitą rurę o prostokątnym przekroju w płaszczyźnie pionowej.

Zaletą takiego wykonania jest prawidłowe przenoszenie na podwozie obciążeń powstałych przy ściskaniu i rozciąganiu pojazdu trakcyjnego. Podłużnica o prostokątnym przekroju w płaszczyźnie pionowej jest lżejsza od dotychczas stosowanych.

Podłużnica główna pojazdu trakcyjnego wyposażonego w sprzęg samoczynny według wynalazku przedstawiona jest w przykładzie wykonania na rysunku, na którym fig. 1 pokazuje podłużnicę w przekroju płaszczyzną poziomą, a fig. 2 pokazuje podłużnicę w przekroju płaszczyzną pionową.

Przestrzeń 5 wewnątrz podłużnicy 1 ograniczona jest oporą tylną 2, której zadaniem jest przeniesienie sił ściskających z amortyzatora na podłużnicę pojazdu trakcyjnego, zaś od przodu ograniczona jest demontowaną od czoła oporą przednią 3, której zadaniem jest przeniesienie sił rozciągających z amortyzatora na podłużnicę pojazdu trakcyjnego. Od czoła pojazdu trakcyjnego podłużnica łączy się z czołownicą 4.

Zastrzeżenie patentowe

Podłużnica główna pojazdu trakcyjnego wyposażonego w sprzęg samoczynny, **znamienna tym**, że stanowi jednolitą rurę (1) o prostokątnym przekroju w płaszczyźnie pionowej.

