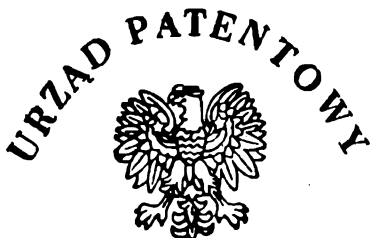


Opublikowano dnia 20 stycznia 1958 r.



B62 L23/00

POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 40451

Kl. 63 c, 43/10

Biuro Konstrukcyjne Przemysłu Motoryzacyjnego*)

Przedsiębiorstwo Państwowe

Warszawa, Polska

Nadwozie samonośne do pojazdów drogowych

Patent trwa od dnia 30 marca 1957 r.

W znanych dotychczas konstrukcjach nadwozi pojazdów drogowych wyodrębnia się trzy zasadnicze elementy: podłoga, ściany boczne i dach, przy czym rama stanowi element zasadniczy, a przy konstrukcjach samonośnych podłoga zastępuje ramę. Pozostałe elementy, a więc ściany boczne i dach są traktowane tylko jako luźne nadbudówki, które obciążają element zasadniczy. Wobec tego w konstrukcjach samonośnych podłoga musiała być obliczona na wytrzymanie wszystkich obciążeń powstających w czasie jazdy.

Konstrukcja nadwozia według wynalazku różni się zasadniczo od konstrukcji znanych nadwozi pojazdów drogowych, tym, że powyższe trzy zasadnicze elementy nadwozia są związane w jedną sztywną całość tak pod względem na-

prężen normalnych jak i stycznych, przez co otrzymuje się konstrukcję lżejszą, mocniejszą i bardziej sztywną. Cel ten osiąga się według wynalazku przez zastosowanie konstrukcji wręgowo-powłokowej, bez jednolitych podłużnic podłogowych ani w postaci ramy, ani innych rozwiązań zastępczych.

Na rysunku uwidoczniono przykładowo fragment nadwozia autobusowego według wynalazku.

Odpowiednie wręgi 1 łączą podłogę 2 ze ścianami bocznymi 3 i dachem 4, tworząc łącznie belkę nośną o wysokości około 2,5 raza większej niż wysokość belki w dotychczasowych konstrukcjach nadwozi samochodowych.

Wręgi 1 mają przekrój zmienny szczególnie w części dolnej.

W konstrukcji według wynalazku dach 4 z podłużnicami 5 i kesonami nadokiennymi stanowią pas górny belki.

* Właściciel patentu oświadczył, że twórcą wynalazku jest Janusz Pawłowski.

Jako pas dolny belki służy płyta podłogowa. Rozwiązanie konstrukcyjne według wynalazku nie wymaga podłużnic dolnych, zmniejsza naprężenie o około 30%, zwiększa sztywność i wytrzymałość nadwozia i daje lepsze zabezpieczenie pasażerów w razie wypadku.

Nadwozie samonośne według wynalazku nadaje się zwłaszcza do autobusów, trolleybusów, furgonów, przyczep itd. o dużych wymiarach. Np. nadwozie autobusowe długości ponad 8 m może być całe wykonane, a więc podłoga, ściany i dach z blachy o grubości do 1,25 mm.

Zastrzeżenie patentowe

Nadwozie samonośne do pojazdów drogowych, znamienne tym, że posiada wręgi (1) stanowiące wraz z płytą podłogową (2), ścianami bocznymi (3) i dachem (4) sztywną całość.

Biuro Konstrukcyjne Przemysłu
Motoryzacyjnego

Przedsiębiorstwo Państwowe
Zastępca: Kolegium Rzeczników Patentowych

