



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 202847702 U

(45) 授权公告日 2013. 04. 03

(21) 申请号 201220550282. 9

(22) 申请日 2012. 10. 25

(73) 专利权人 南车株洲电力机车有限公司

地址 412001 湖南省株洲市石峰区田心高科
园

(72) 发明人 曾燕军 金希红 袁文辉 何永强

(74) 专利代理机构 长沙正奇专利事务所有限责
任公司 43113

代理人 卢宏

(51) Int. Cl.

B61D 15/08 (2006. 01)

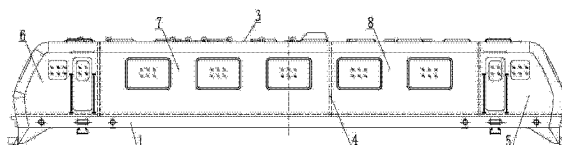
权利要求书 1 页 说明书 2 页 附图 1 页

(54) 实用新型名称

地铁工程检测车车体

(57) 摘要

本实用新型公开了一种地铁工程检测车车体。为了解决现有的司机室、会议室、检测室和 AP 室功能区域大小不能调整的问题,所述检测车车体包括由底架、侧墙和顶盖构成的腔体结构,所述腔体结构内设有将腔体结构分割成司机室、会议室、检测室以及 AP 室的多个隔墙,该多个隔墙可拆卸连接于底架、侧墙和顶盖。本实用新型结构简单、功能空间划分方便、结构强度适中及制作容易等优点,可广泛用于工程接触网检测、乘客咨询及 AP 检测、隧道限界检测等检测项目,是地铁线路检测系统技术集成的良好平台。



1. 一种地铁工程检测车车体,包括由底架(1)、侧墙(2)和顶盖(3)构成的腔体结构,其特征在于,所述腔体结构内设有将腔体结构分割成司机室(6)、会议室(7)、检测室(8)以及 AP 室(5)的多个隔墙(4),该多个隔墙(4)可拆卸连接于底架(1)、侧墙(2)和顶盖(3)。

2. 根据权利要求 1 所述的地铁工程检测车车体,其特征在于,所述隔墙(4)通过螺栓螺母分别与底架(1)、侧墙(2)和顶盖(3)固定相连。

地铁工程检测车车体

技术领域

[0001] 本实用新型涉及一种地铁工程检测车车体。

背景技术

[0002] 现有的地铁工程检测车车体均采用与传统机车车体基本一致的结构和制作方法，其结构较为复杂、整体规划粗放、内部装饰简陋、制作方式繁杂，而且基本上没有形成方便适用、简单有效的系统平台。

实用新型内容

[0003] 为了克服现有的司机室、会议室、检测室和 AP 室功能区域大小不能调整的不足，本实用新型旨在提供一种地铁工程检测车车体，该车体包括可沿车体方向移动的隔墙，从而实现各功能区域大小的调整。

[0004] 为了实现上述目的，本实用新型所采用的技术方案是：

[0005] 一种地铁工程检测车车体，包括由底架、侧墙和顶盖构成的腔体结构，其结构特点是，所述腔体结构内设有将腔体结构分割成司机室、会议室、检测室以及 AP 室的多个隔墙，该多个隔墙可拆卸连接于底架、侧墙和顶盖。

[0006] 由此，多个隔墙可相对侧墙沿车体长度方向移动，从而实现各功能区域大小的调整。

[0007] 作为一种具体的结构形式，所述隔墙通过螺栓螺母分别与底架、侧墙和顶盖固定相连，需要调整司机室、会议室、检测室以及 AP 室大小的时候，拆卸螺栓螺母，调整隔墙位置再紧固即可。

[0008] 与现有技术相比，本实用新型的有益效果是：本实用新型具有结构简单、功能空间划分方便、结构强度适中及制作容易等优点，可广泛用于工程接触网检测、乘客咨询及 AP 检测、隧道限界检测等检测项目，是地铁线路检测系统技术集成的良好平台。

[0009] 以下结合附图和实施例对本实用新型作进一步阐述。

附图说明

[0010] 图 1 是本实用新型一种实施例的结构原理图；

[0011] 图 2 是图 1 的俯视图。

[0012] 在图中

[0013] 1-底架； 2-侧墙； 3-顶盖； 4-隔墙； 5-AP 室；

[0014] 6-司机室； 7-会议室； 8-检测室。

具体实施方式

[0015] 一种地铁工程检测车车体，如图 1 和 2 所示，包括由底架 1、侧墙 2 和顶盖 3 构成的腔体结构，所述腔体结构内设有将腔体结构分割成司机室 6、会议室 7、检测室 8 以及 AP 室

5 的多个隔墙 4, 该多个隔墙 4 通过螺栓螺母分别与底架 1、侧墙 2 和顶盖 3 固定相连, 由此隔墙 4 可相对侧墙 2 沿车体长度方向移动, 从而实现各功能区域大小的调整。

[0016] 本实用新型涉及的车体结构简单、实用, 强度适中, 主要分为以下几个部分:

[0017] 所述底架 1 由结构简单的牵引梁、边梁、枕梁及中央纵梁组焊而成, 牵引梁中嵌入式的车钩箱既能保证车辆 880mm 的牵引高度, 又能使整个底架有效的传递大部分的牵引力, 形成较好的传力路径和状态。

[0018] 所述司机室 6 类似于现有机车司机室结构, 由前墙、左右侧墙、顶盖组焊而成, 但不设置固定式焊接隔墙 4 结构, 使车体内部形成一个整体的空间, 这样便于通过内部装饰将车体内部根据需要分割成不同的功能区域。

[0019] 所述侧墙 2 为网架式加蒙皮的结构, 侧墙 2 立面网架的空隙设置了五个可方便观察外界状态的大窗户, 增加了室内工作环境的舒适性。

[0020] 所述顶盖 3 由四部分框架式结构组焊而成, 直接焊接于侧墙 2 和两端司机室 6 后部, 其上布置有受电弓、空调等设备安装座及各种检测设备安装座; 另外在检测室相应位置设置了一个全方位观察窗, 可直接观察外部弓网状态、车顶设备状态、隧道顶部状态等。

[0021] 本实用新型的内部装饰结合了车体内部功能区划分进行, 主要分为三个室内装饰隔墙、司机室内装饰、侧墙装饰和顶部装饰。根据需要采用三个室内装饰隔墙将车体内腔划分为司机室、会议室、检测室以及 AP 室。内部装饰主要采用铝材制作, 采用螺栓隐藏安装、蘑菇搭扣连接等方式进行安装, 保证了整体的美观性、舒适性。

[0022] 本实用新型涉及的车体制作容易、简洁。所述底架、司机室、侧墙、顶盖等钢结构制作中工装模具的运用较少, 焊接组装简便, 有效的降低了工艺难度和工艺成本。

[0023] 本实用新型整个车体具有结构简单、功能空间划分方便、结构强度适中及制作容易等优点, 可广泛用于工程接触网检测、乘客咨询及 AP 检测、隧道限界检测等检测项目, 是地铁线路检测系统技术集成的良好平台。

[0024] 上述实施例阐明的内容应当理解为这些实施例仅用于更清楚地说明本实用新型, 而并不用于限制本实用新型的范围, 在阅读了本实用新型之后, 本领域技术人员对本实用新型的各种等价形式的修改均落于本申请所附权利要求所限定的范围。

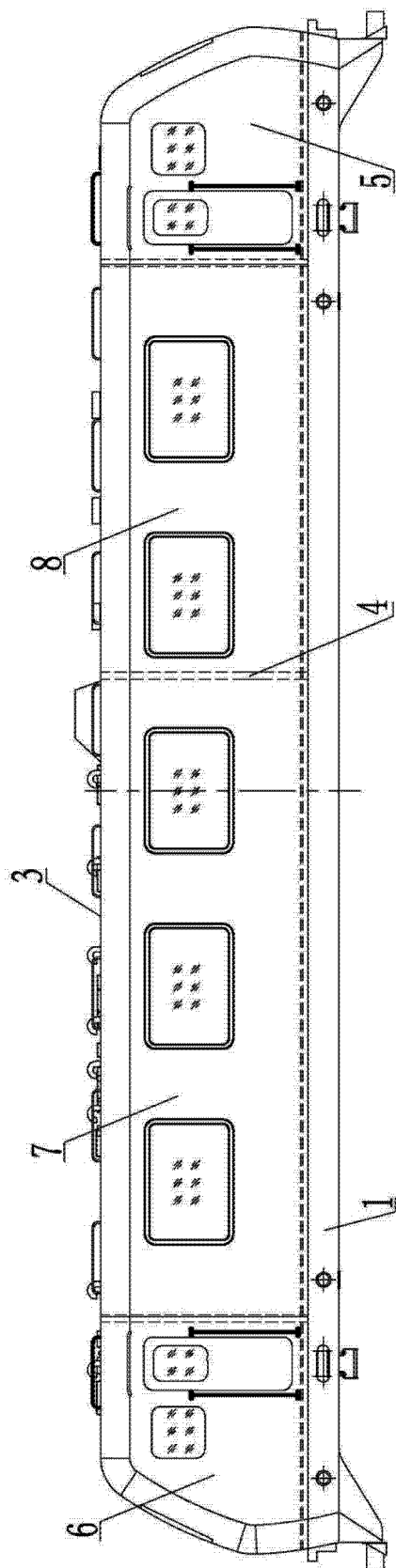


图 1

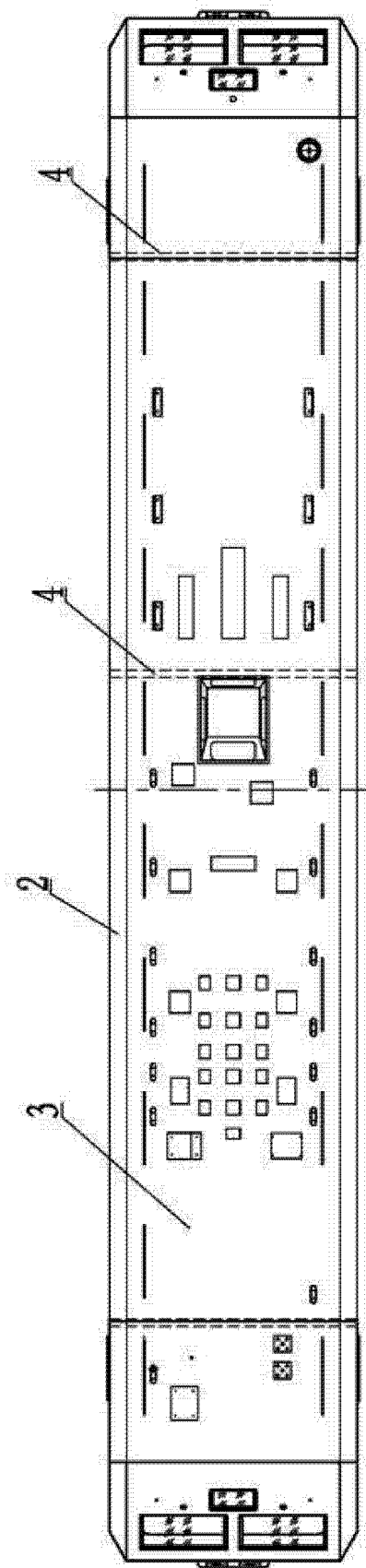


图 2