

**POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA**



**URZĄD
PATENTOWY
PRL**

OPIS PATENTOWY

66218

Patent dodatkowy
do patentu _____

Zgłoszono: 15.VI.1970 (P 141 345)

Pierwszeństwo: _____

Opublikowano: 20.I.1973

Kl. 20e,3

MKP B61g 1/00

CYTELNIĄ

UKD
Urzędu Patentowego
Polskiej Rzeczypospolitej

Współtwórcy wynalazku: Henryk Ciosiński, Franciszek Lipiński

Właściciel patentu: Chorzowska Wytwórnia Konstrukcji Stalowych,
Chorzów (Polska)

Połączenie przegubowe pudeł pojazdu

1

Przedmiotem wynalazku jest połączenie pudeł pojazdu, zwłaszcza tramwaju. Znane są rozwiązania konstrukcyjne połączeń przegubowych pudeł tramwaju z umieszczoną na zewnątrz harmonią z tkaniny lub gumy. Połączenia te charakteryzują się niską trwałością i nie wystarczającym zabezpieczeniem pasażerów, będących w miejscu przegubu od wpływów ruchu przegubu w czasie jazdy, jak również nie zabezpiecza przed wpływem warunków atmosferycznych i innych czynników zewnętrznych jak pył, spaliny oraz przed skutkami uderzeń występujących w kolizji pojazdu w ruchu ulicznym.

Celem wynalazku jest opracowanie nowej konstrukcji, która eliminuje wyżej opisane wady, oraz zapewnia spełnienie wymaganych warunków użytkowania.

Cel ten został osiągnięty według wynalazku dzięki temu, że przegub posiada sztywny człon pośredni pomiędzy dwoma pudłami, z którymi jest szczelnie połączony za pomocą podatnych elementów, przy czym człon pośredni jest zmontowany z belką bujkową w jedną całość, która jest połączona z odresorowaniem wózka, zaś do gniazda belki bujkowej mocowane są końce podwozi pudeł poprzez czop skrzętu z zakończeniem kulistym. Część członu pośredniego, od wnętrza tramwaju, łączona jest z obydwoma pudłami przez ścianki posiadające zakończenie w postaci odchylonych skrzydeł, które poprzez układ sprężyn są dociskane do powierzchni

2

zakończeń ścian pudeł, które są usytuowane pod kątem do osi podłużnej tramwaju.

Zaletą opisanego rozwiązania konstrukcyjnego jest uzyskanie szczelności połączenia obu członów tramwaju i uzyskanie znacznej trwałości połączenia w eksploatacji, oraz zabezpieczenie przed urazami pasażerów, znajdujących się w miejscu przegubu w czasie wypadku na skutek kolizji pojazdów, na przykład: uderzenie w miejsce połączenia przegubowego, jak również zabezpieczenie bezpiecznego przebywania w przegubie pasażerów, mimo zmienności położeń elementów wnętrza przegubu.

Przedmiot wynalazku jest uwidoczniony w przykładzie wykonania na rysunku, na którym fig. 1 — przedstawia przekrój podłużny przez przegub, fig. 2 — widok z góry, fig. 3 — przekrój przez czop skrzętu z zakończeniem kulistym, a fig. 4 — przekrój przez zakończenie ściany pudła i odchylne skrzydła ścianki członu pośredniego.

Połączenie przegubowe pojazdu posiada pośredni człon 1 połączony na stałe z belką bujkową 2. Człon pośredni 1 jest szczelnie połączony z pudłami 15 i 16 za pomocą podatnych uszczelnień 3, które tworzą zamknięty obwód na całym przekroju tramwaju. Belka bujkowa 2 leży na elementach resorujących wózek. Do gniazda 17 belki bujkowej 2 wprowadzony jest czop skrzętu 4 z zakończeniem kulistym, który jest mocowany do zakończenia podwozia 5 pudła 15, a zakończenie podwozia 6 pudła 16 jest osadzone poprzez gniazdo kuliste 7 na

zakończeniu kulistym czopa skrzętu 4. Pośredni człon 1 posiada okrągłą podłogę 8 na stale przymocowaną. Boczne ścianki 9 pośredniego członu 1 posiadają odchylnie skrzydła 10, które są dociskane do powierzchni zakończeń ścian 11 za pomocą sprężyny 12, przy czym na końcach odchyleń skrzydeł 10 są usytuowane rolki 13.

W czasie jazdy tramwaju na łuku, odchylnie skrzydła 10 przesuwają się po zakończeniu ścian 11. Do ścianek bocznych 9 środkowego członu 1 są przymocowane poręcze 14, które zabezpieczają pasażerów przed bezpośrednim zetknięciem się z elementami przesuwającymi się podczas jazdy. Połączenia pudła 15 i pudła 16 za pomocą czopu skrzętu 4 z zakończeniem kulistym umożliwia wzajemne ruchy pudła 15 i 16 we wszystkich płaszczyznach.

Zastrzeżenia patentowe

1. Połączenie przegubowe pudeł pojazdu, zwłaszcza tramwaju, **znamiennie tym**, że posiada sztywny, pośredni człon (1) pomiędzy dwoma pudłami (15) i (16), z którymi jest szczelnie połączony za pomocą

podatnych uszczelnień (3), przy czym pośredni człon (1) jest zmontowany z belką bujakową (2) w jedną całość, która jest osadzona na elementach resorujących, zaś do gniazda (17) belki bujakowej (2) są mocowane końce podwozi (5) i (6) oraz pudeł (15) i (16), poprzez czop skrzętu (4) z zakończeniem kulistym.

2. Połączenie przegubowe według zastrz. 1, **znamiennie tym**, że wewnętrzna część pośredniego członu (1) jest połączona z zakończeniem ścian (11), pudeł (15) i (16) za pomocą odchylnych skrzydeł (10), na końcu których usytuowane są rolki (13), przesuwające się podczas jazdy po zakończeniu ścian (11), przy czym odchylnie skrzydła (10) są dociskane do zakończenia ścian (11) poprzez sprężyny (12).

3. Połączenie przegubu pudeł, według zastrz. 1 i 2, **znamiennie tym**, że posiada czop skrzętu (4) z zakończeniem kulistym (18), który jest osadzony w gnieździe (17) belki bujakowej (2), a poprzez zakończenie kuliste (18) w gnieździe kulistym (7) zakończenie podwozia (6), umożliwia wzajemne ruchy pudła (15) i (16) we wszystkich płaszczyznach.

