



Patent dodatkowy
do patentu _____

Zgłoszono: 22.II.1968 (P 125 419)

Pierwszeństwo: 01.III.1967 Wielka
Brytania

Opublikowano: 30.XI.1971

Kl. 63 c, 43/30

MKP B 62 d, 21/00

UKD

Współtwórcy wynalazku: Joseph Mc Gowan, Herbert Taylor,
John Dunbavan

Właściciel patentu: Leyland Motors Limited, Leyland (Wielka Brytania)

Dźwigar dachowy pojazdu

1

Przedmiotem wynalazku jest dźwigar dachowy pojazdu zwłaszcza dźwigar dachowy dużego pojazdu pasażerskiego, szczególnie autobusu lub autokaru, stanowiący element konstrukcyjny w nadwoziu pojazdu, który jest umocowany swoimi końcami do górnych końców słupków.

Znane są i stosowane w konstrukcjach dachowych nadwozi pojazdów, dźwigary dachowe, które stanowią zwykle prefabrykowane elementy metalowe lub drewniane o drążonym przekroju.

Dźwigary te nie zapewniają odporności nadwozia na poprzeczne odkształcenia i wymagają mocowania ich do szczytów słupków za pomocą oddzielnych elementów węzłowych.

Celem wynalazku jest wyeliminowanie powyższych wad znanych dźwigarów dachowych a zadaniem wynalazku jest skonstruowanie dźwigaru dachowego z kilku elementów łączonych z sobą o dużej wytrzymałości, który będzie mógł się opierać bezpośrednio na słupkach bez potrzeby stosowania dodatkowych elementów węzłowych.

Dźwigar dachowy nadwozia według wynalazku stanowi konstrukcję o znacznej wysokości i dzięki temu tworzy poprzeczny element konstrukcyjny umocowany swoimi końcami do obrzeża górnych części ścian bocznych i łączący górne końce słupków, odznaczających się dużą wytrzymałością. Składa się on z dwóch podstawowych elementów, w postaci wyprasek z blachy mających otwory,

2

połączonych grzbietowo ze sobą tylnymi powierzchniami wzdłuż linii styku wywiniętych kołnierzy, otaczających otwory wykonane w tych wypraskach i zasadniczo prostopadłych do tych wyprasek. Każda z wyprasek posiada skierowany na zewnątrz kołnierz otaczający ją na całym obwodzie zewnętrznym.

Korzystnym jest, aby obie wypraski tworzące dźwigar były na obu końcach i w dolnej części oddalone od siebie w celu umieszczenia w tej przerwie płytek łączących.

Dolna część obwodowych ścianek stanowi element służący do mocowania płyt stanowiących wykładzinę sufitową, nie wchodzących w skład konstrukcji nośnej nadwozia, natomiast górne części tych ścianek służą do mocowania dachu pojazdu.

Przedmiot wynalazku jest przedstawiony przykładowo na rysunku. Dźwigar dachowy według wynalazku stanowi połączenie dwóch jednakowych wyprasek metalowych **712** i **714**. Te dwa główne elementy są połączone ze sobą tylnymi powierzchniami za pomocą zgrzewania punktowego wzdłuż linii zetknięcia się kołnierzy **717**, **719** i **721**, otaczających otwory odpowiednio **716**, **718** i **720**. Każda wypraska posiada wywinięty na zewnątrz kołnierz odpowiednio **722** i **724**, mający znaczną szerokość otaczającą każdą wypraskę na całym jej zewnętrznym obwodzie.

Na całym zewnętrznym obwodzie połączonych ze sobą wyprasek 712 i 714 istnieje pomiędzy nimi odstęp, w którym umieszczone są płytki łączące 726 i 728 odpowiednio z boków i od dołu, połączone z dźwigarem RS za pomocą zgrzewania punkтового.

Każdy koniec dźwigara dachowego RS spoczywa na wzdlużnym dźwigarze bocznym C, który z kolei opiera się na słupkach P bez potrzeby stosowania jakichkolwiek dodatkowych elementów węzłowych. Dzięki swojej konstrukcji i wysokości, dźwigar dachowy RS stanowi poprzeczny element konstrukcyjny o wysokiej wytrzymałości.

Otwory 716, 718 i 720 pozwalają na wykorzystanie przestrzeni pomiędzy dachem, a wykładziną sufitową, jako przewodów wentylacyjnych oraz jako pomieszczenie dla innych urządzeń pomocniczych dając dodatkową korzyść płynącą ze znacznej wysokości dźwigara dachowego.

Dźwigar dachowy pojazdu, stanowiący poprzeczny element konstrukcyjny w nadwoziu pojazdu, umocowany swoimi końcami do obrzeża górnych części ścian bocznych i łączący górne końce słupków, **znamienny tym**, że składa się z dwóch identycznych mających otwory (716, 718, 720) metalowych wyprasek (712, 714) z blachy, z których każda posiada wywinięty wokół całego swego obwodu na zewnątrz kołnierz (722) i (724) mający znaczną szerokość i wywinięte kołnierze (717, 719, 721) otaczające otwory (716, 718, 720), przy czym wypraski (712, 714) są połączone z sobą tylnymi powierzchniami za pomocą zgrzewania punkowego wzdluż linii styku kołnierzy (717, 719, 721) otaczających otwory (716, 718, 720), a na całym zewnętrznym obwodzie połączonych ze sobą wyprasek (712, 714) istnieje pomiędzy nimi odstęp w którym umieszczone są płytki łączące (726, 728) odpowiednio z boków i od dołu.

