



ДЕРЖАВНА СЛУЖБА
ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ
ВЛАСНОСТІ
УКРАЇНИ

УКРАЇНА

(19) **UA** (11) **112872** (13) **U**
(51) МПК (2016.01)
B61D 3/00

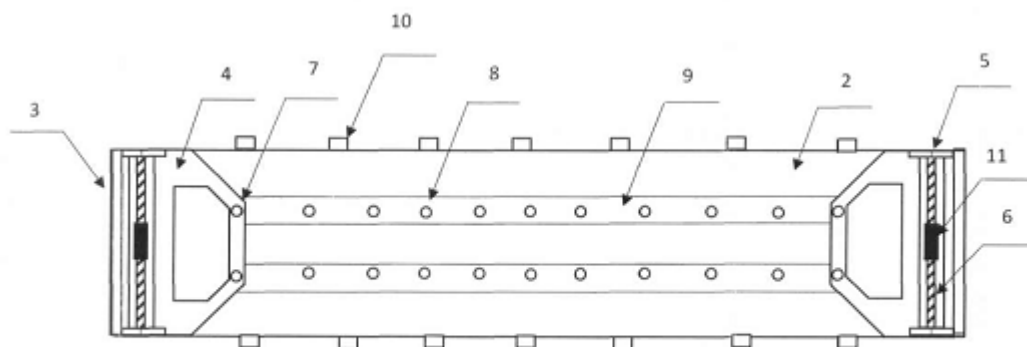
(12) ОПИС ДО ПАТЕНТУ НА КОРИСНУ МОДЕЛЬ

(21) Номер заявки: u 2016 08755	(72) Винахідник(и): Масліков Юрій Валентинович (UA)
(22) Дата подання заявки: 12.08.2016	(73) Власник(и): ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "МЕТАЛУРГТРАНС", площа Героїв Майдану, 1, м. Дніпропетровськ, 49000 (UA)
(24) Дата, з якої є чинними права на корисну модель: 26.12.2016	(74) Представник: Охромєєв Юрій Геннадійович, реєстр. №465
(46) Публікація відомостей про видачу патенту: 26.12.2016, Бюл.№ 24	

(54) ПЛАТФОРМА ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ

(57) Реферат:

Залізнична платформа для перевезення вантажу містить ходову частину, несучу раму, торцеві вузли, з можливістю переміщення вздовж платформи, у вигляді торцевої стінки, ложементу і пристрою фіксування торцевого вузла. Торцеві вузли містять бокові упори із можливістю їх переміщення та фіксації по ширині платформи.



Фіг. 1

UA 112872 U

Корисна модель належить до залізничного транспорту, а саме до залізничних платформ з пристроєм кріплення великотоннажних вантажів.

Найближчим аналогом є залізнична платформа для великотоннажних вантажів по [патенту України на корисну модель № 21682, опубл. 15.03.2007 р., МПК6 B61D 3/00], яка містить ходову частину, несучу раму, торцеві вузли у вигляді відповідних торцевої стінки, ложементу і пристрою фіксування торцевого вузла. В цій платформі ложемент кожного торцевого вузла з'єднаний з відповідною торцевою стінкою і розташований на платформі для забезпечення його притискування вантажем, при цьому кожний торцевий вузол виконаний з можливістю його зміщення вздовж всієї поверхні платформи.

Основним недоліком цієї платформи є те, що при перевезенні вантажу, який за шириною є меншим ніж ширина торцевого вузла, виникає необхідність фіксування його на платформі додатковими засобами.

В основу корисної моделі поставлена задача створення залізничної платформи для перевезення вантажу з можливістю фіксування їх від переміщень поперек платформи.

Поставлена задача вирішується тим, що залізнична платформа для перевезення вантажу, яка містить ходову частину, несучу раму, торцеві вузли, з можливістю переміщення вздовж платформи, у вигляді торцевої стінки, ложементу і пристрою фіксування торцевого вузла, згідно з корисною моделлю, торцеві вузли містять бокові упори із можливістю їх переміщення та фіксації по ширині платформи.

Згідно з корисною моделлю, бокові упори переміщуються за допомогою рейкового або гвинтового механізму. Згідно з корисною моделлю, рейковий або гвинтовий механізм має обмежувачі.

Пристрій фіксування містить щонайменше один штир в ложементі кожного торцевого вузла для з'єднання з балкою через отвір в неї і яка розташована переважно заглибленою в поверхню платформи. Крім того, пристрій фіксування містить під кожним торцевим вузлом щонайменше одну балку для відповідної взаємодії її з щонайменше одним П-подібним профілем, який закріплений переважно заглибленим в поверхню платформи. Також пристрій фіксування містить під кожним торцевим вузлом щонайменше один П-подібний профіль для взаємодії його з балкою, яка закріплена на поверхні платформи. А торцеві вузли виконані з можливістю їх зміщення вздовж платформи і фіксації їх, при цьому відповідні торцеві стінки розташовані, в тому числі за межами відповідних торцевих частин платформи. Також торцеві вузли містять бокові упори, що дозволяють фіксувати вантаж по ширині платформи за допомогою черв'ячного або рейкового механізму. Крім того, ложемент кожного торцевого вузла виконаний у вигляді трапецеїдальної пластини, яка звуженою частиною спрямована до центру платформи. А з кожного боку платформи розташована щонайменше одна проміжна бокова стійка, що виконана знімною.

Жорстке з'єднання відповідного ложементу кожного торцевого вузла з низом відповідної торцевої стінки з розташуванням ложементу на поверхні платформи дозволяє забезпечити використання власної ваги вантажу для притискування ложементу до платформи, що тим самим забезпечує додаткове фіксування як кожного торцевого вузла, так і самофіксування вантажу. Це також забезпечує можливість зміщення кожного торцевого вузла вздовж всієї поверхні платформи, що дозволить фіксувати вантажі різної довжини через можливість здійснення пересування цілком, з наступним фіксуванням, торцевого вузла шляхом його раз'єднання з поверхнею платформи. А бокові упори із можливістю їх переміщення та фіксації по ширині платформи забезпечують надійну фіксацію вантажу від поперечних переміщень.

Виконання торцевих вузлів з боковими упорами із можливістю їх переміщення та фіксації по ширині платформи, дозволяє забезпечити розташування та фіксацію вантажів по ширині платформи, що дозволить забезпечити зручне перевезення вантажів, які є меншими ніж ширина платформи.

Викладене вище підтверджує наявність причинно-наслідкових зв'язків між сукупністю суттєвих ознак корисної моделі, що заявляється, та технічним результатом, що досягається.

Дана сукупність суттєвих ознак дозволяє в порівнянні з найближчим аналогом по залізничній платформі для перевезення вантажів, забезпечити надійне закріплення вантажу по ширині платформи за рахунок бокових упорів торцевих вузлів, які переміщуються за допомогою рейкового або гвинтового механізму.

Корисна модель, що заявляється, пояснюється кресленням, на якому на:

Фіг. 1 - показано вигляд зверху залізничної платформи для перевезення вантажів;

Фіг. 2 - показано вигляд збоку на платформу.

Залізнична платформа для перевезення вантажів містить ходову частину 1, несучу раму 2, торцеві вузли у вигляді відповідної торцевої стінки 3, ложементу 4 і пристрою фіксування

торцевих вузлів, що містить штирі 7, при цьому штирі 7 з'єднані знизу до поверхні ложементу 4 для з'єднання з балкою 9 через отвори 8 і кутові упори 5, що мають змогу переміщуватись за допомогою рейкового або черв'ячного механізму 6. З боків платформи і вздовж неї закріплені з

5 рейковий механізм має обмежувач 11.

Великотоннажний вантаж фіксується на платформі наступним чином.

На платформу на необхідній відстані один від одного, в залежності від довжини вантажу (або сумарної довжини), встановлюються торцеві вузли і необхідна кількість проміжних бокових стійок 8. При цьому штирі 7 ложементу 4 входять в відповідні отвори 8 балки 9. На платформу

10 встановлюють вантаж, який своєю вагою притискує торцеві вузли до платформи, а за допомогою бокових упорів, що мають змогу переміщуватись за допомогою рейкового або черв'ячного механізму 6 здійснюють фіксацію вантажу по ширині платформи.

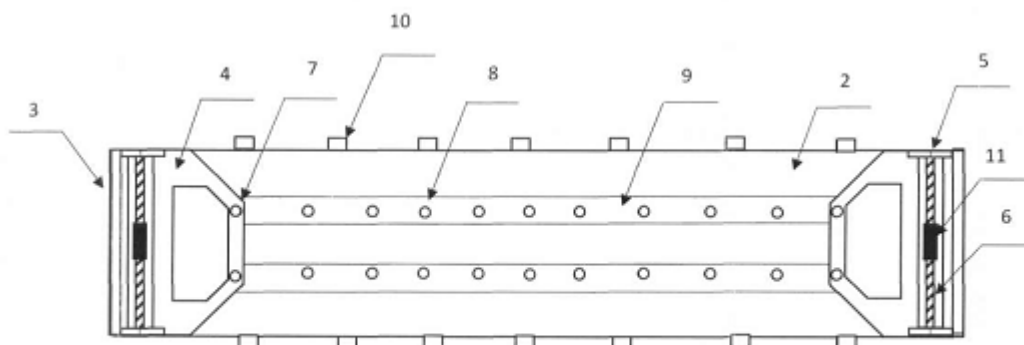
Використання залізничної платформи для перевезення вантажів, дозволяє застосовувати більш надійну фіксацію вантажу у порівнянні з аналогами, що підвищує як збереженість вантажу при перевезенні так і підвищує безпеку.

ФОРМУЛА КОРИСНОЇ МОДЕЛІ

1. Залізнична платформа для перевезення вантажу, що містить ходову частину, несучу раму, торцеві вузли, з можливістю переміщення вздовж платформи, у вигляді торцевої стінки, ложементу і пристрою фіксування торцевого вузла, яка **відрізняється** тим, що торцеві вузли містять бокові упори із можливістю їх переміщення та фіксації по ширині платформи.

2. Залізнична платформа за п. 1, яка **відрізняється** тим, що бокові упори переміщаються за допомогою рейкового або гвинтового механізму.

25 3. Залізнична платформа за п. 2, яка **відрізняється** тим, що рейковий або гвинтовий механізм має обмежувачі.



Фіг. 1

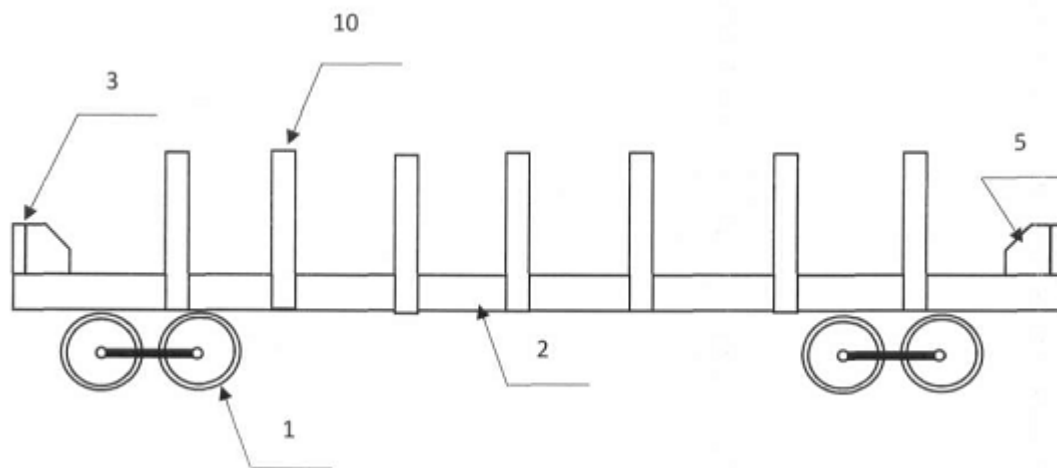


Fig. 2

Комп'ютерна верстка Д. Шеверун

Державна служба інтелектуальної власності України, вул. Василя Липківського, 45, м. Київ, МСП, 03680, Україна

ДП "Український інститут інтелектуальної власності", вул. Глазунова, 1, м. Київ – 42, 01601