



УКРАЇНА

(19) UA

(11) 11065

(13) U

(51) 7 B61D17/20

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ
І НАУКИ УКРАЇНИДЕРЖАВНИЙ ДЕПАРТАМЕНТ
ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ
ВЛАСНОСТІ

ОПИС

ДО ДЕКЛАРАЦІЙНОГО ПАТЕНТУ
НА КОРИСНУ МОДЕЛЬвидається під
відповідальність
власника
патенту

(54) ПЕРЕХІДНА ПЛОЩАДКА ПАСАЖИРСЬКОГО ВАГОНА

1

(21) u200504545

(22) 16 05 2005

(24) 15 12 2005

(46) 15 12 2005, Бюл. № 12, 2005 р.

(72) Цуриков Віталій Анатолійович, Решетилівський Анатолій Петрович

(73) ВІДКРИТЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО
"ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ ЗАВОД З РЕМОНТУ ТА
БУДІВНИЦТВА ПАСАЖИРСЬКИХ ВАГОНІВ"

2

(57) Перехідна площадка пасажирського вагона, яка містить з'єднаний одним кінцем з торцевою стіною вагона місток і поперечну балку, закріплену на кронштейнах тарелів буферів, яка відрізняється тим, що вона забезпечена настилом, одним кінцем жорстко прикріпленим до поперечної балки, а до іншого кінця настилу прикріплені опорно-захисні планки, виконані з можливістю контакту з поверхнею містка

Корисна модель відноситься до залізничного транспорту, а конкретно до пристроїв для переходу пасажирів і обслуговуючого персоналу з одного вагону в інший.

Відома перехідна площадка пасажирського вагона по авторському свідоцтву СРСР № 1589270, МКВ B61D 17/20, 1990, яка містить шарнірно з'єднаний одним кінцем з торцевою стіною вагону місток (фартух), розташований під ним поперечну балку, закріплену на повідцях, шарнірно з'єднаних з кронштейнами тарелів буферів і підпружених в подовжньому щодо вагону, напрямку пружинами крутіння. При цьому поперечна балка закріплена на повідцях з можливістю обмеженого горизонтального переміщення за допомогою зв'язку палець - паз, причому палець закріплений на повідці, а пази виконані в поперечній балці. Недоліком аналога є складність конструкції і не гарантована безпека при експлуатації в процесі переходу пасажирів і обслуговуючого персоналу з одного вагону в інший. Це пояснюється тим, що аналог містить багато елементів, які вимагають чіткої взаємодії між собою, як пружини, упори повідців і самі повідці. В перехідній площадці багато деталей складних у виготовленні, наприклад, пятаки, осі, повідці, пружини. Поворотний місток (фартух) не забезпечує безпеки роботи обслуговуючого персоналу при його підйомі і опусканні, а при горизонтальному положенні утворюється зазор між рухомою частиною вагону і поворотним містком, що не виключає попадання в нього ноги людини в процесі переходу з одного вагону в інший.

Відома перехідна площадка пасажирського вагона по деклараційному патенту України на корис-

ну модель № 2209, МКВ B61D 17/20, 2003. Це технічне рішення має найбільшу кількість загальних ознак і прийняте за прототип (найближчий аналог).

Згідно прототипу перехідна площадка пасажирського вагона складається із з'єданого одним кінцем з торцевою стіною вагону містка опертого на раму. Праворуч від них розміщена поперечна балка, закріплена на кронштейнах тарелів буферів вагону за допомогою пальців і гайок із шпильками. Перехідна площадка забезпечена настилом, жорстко прикріпленим до поперечної балки. Торці настилу з протилежної сторони за допомогою петель шарнірно з'єднаний з опорною планкою. Під настилом, за допомогою гвинтів, встановлені пластини, виконані з можливістю контакту з поверхнею містка, виготовлені з еластичного матеріалу, переважно з гуми.

Ознаками прототипу, співпадаючими з суттєвими ознаками корисної моделі, яка заявляється, є наявність містка, одним кінцем з'єданого з торцевою стіною вагону, опертого на раму і настилу, жорстко прикріпленого до поперечної балки.

Недоліком перехідної площадки пасажирського вагона по прототипу є те, що шарнірно закріплена опорна планка в процесі експлуатації стирається і загострюється, при цьому утворюється гостра кромка небезпечна для людини у момент проходження простору між сусідніми вагонами.

В основу корисної моделі поставлена задача поліпшити конструкцію перехідної площадки пасажирського вагону за рахунок виключення шарнірної частини і забезпечення настилу опорно-

(13) U

(11) 11065

(19) UA

захисними планками виконаними з можливістю контакту з містком. Це дозволяє спростити конструкцію і підвищити безпеку перехідної площадки в експлуатації.

Поставлена задача вирішується тим, що перехідна площадка пасажирського вагону, яка містить з'єднаний одним кінцем з торцевою стіною вагону місток і поперечну балку, закріплену на кронштейнах тарелій буферів, згідно корисної моделі, вона забезпечена настилом, жорстко прикріпленим до поперечної балки, а до іншого кінця настилу прикріплені опорно-захисні планки, виконані з можливістю контакту з поверхнею містка.

Причинно-наслідковий зв'язок між сукупністю суттєвих ознак корисної моделі і досягаємим технічним результатом, забезпечується наступним. Забезпечення настилом, жорстко прикріпленим до поперечної балки і прикріпленими до нього опорно-захисними планками, дозволяє спростити конструкцію, оскільки це виключає необхідність виконувати шарнірні з'єднання і кріпити додатковий елемент конструкції - пластили. Заміна опорної планки, шарнірно закріпленої на містку, опорно-захисними планками виключає появу гострих кромek метала і зазорів в місцях переходу людей, що підвищує безпеку пасажирів і персоналу при експлуатації перехідної площадки.

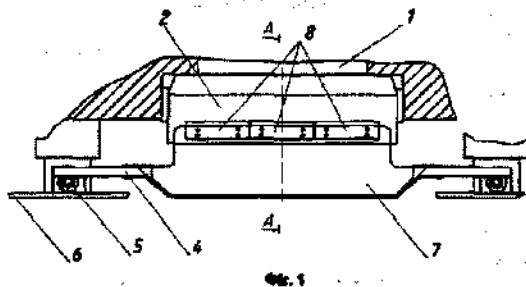
Перехідна площадка пасажирського вагону пояснюється кресленнями, де на фіг. 1 показаний

загальний вид у плані з місцем установки містка, поперечної балки на кронштейнах тарелій буферів, а також розташування настилу та кріплення на його торці опорно-захисних планок, на фіг. 2 - розріз А-А на фіг. 1 з показом установки і кріплення під настилом опорно-захисних планок.

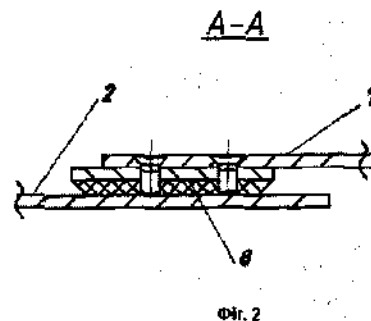
Перехідна площадка пасажирського вагону складається із містка 2, опертю на раму 3, з'єднаного одним кінцем з торцевою стіною 1 вагону. Праворуч від них розміщена поперечна балка 4, закріплена на кронштейнах 5 тарелій буферів 6 вагону. Перехідна площадка забезпечена настилом 7, жорстко прикріпленим до поперечної балки 4. З торця під настилом 7 прикріплені опорно-захисні планки 8, виконані з можливістю контакту з поверхнею містка.

Роботу по збірці і установці перехідної площадки здійснюють таким чином.

За допомогою зварки місток 2 з'єднують з торцевою стіною 1 вагону і рамою 3. Потім до тарелій буферів 6 вагону приварюють кронштейни 5, на які встановлюють і кріплять з фіксацією поперечну балку 4. Після цього до настилу 7 за допомогою гвинтів прикріплюють опорно-захисні планки 8, які перекривають зазор між настилом і містком. Така конструкція перехідної площадки виключає попадання ніг між рухомими поверхнями площадки, а також дозволяє компенсувати зазор, який виникає при нерівномірному підтисканні буферів вагону при проході поїздом кривих ділянок шляху.



Фіг. 1



Фіг. 2