



УКРАЇНА

(19) UA (11) 11215 (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

2

(21) u200505450

(22) 07.06.2005

(24) 15.12.2005

(46) 15.12.2005, Бюл. № 12, 2005 р.

(72) Авраменко Валерій Васильович

(73) ВІДКРИТЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО  
"ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ ЗАВОД З РЕМОНТУ ТА  
БУДІВНИЦТВА ПАСАЖИРСЬКИХ ВАГОНІВ"(57) Перехідна площадка пасажирського вагона  
яка містить з'єднаний одним кінцем з торцевою

стіною вагона місток, поперечну балку, закріплену на кронштейнах тарелій буферів, і настил, під яким встановлені пластини, виконані з можливістю контакту з містком, яка відрізняється тим, що вона забезпечена еластичним фартухом, причому одна сторона останнього жорстко з'єднана з настилом, а протилежна вільно укладена на поверхню містка.

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

Відома перехідна площадка пасажирського вагона по авторському свідоцтву [СРСР №1266775, МКВ B61D17/20, 1986], яка містить поворотний перехідний місток, встановлений на опорах, одним кінцем шарнірно прикріплених до кронштейнів торцевої стіни вагону, до якого прикріплені обмежувальні упори для фіксації опор, причому місток шарнірно з'єднаний з вільними кінцями останніх. Однак таке конструктивне виконання не забезпечує безпечний перехід людей з вагону у вагон і складно по своїй конструкції.

Відома «Перехідна площадка пасажирського вагона» по деклараційному патенту України на [корисну модель №2209, МПК B61D17/20, 2003]. Це технічне рішення прийняте за найближчий аналог (прототип). Копія прототипу додається.

Перехідна площадка пасажирського вагона, по найближчому аналогу, містить з'єднаний одним кінцем з торцевою стіною вагону місток, поперечну балку, закріплену на кронштейнах тарелій буферів і настил, під яким встановлені пластини, виконані з можливістю контакту з містком, при цьому торець настилу шарнірно з'єднаний з опорною планкою, закінчення якої оперто на верхню поверхню містка.

Ознаками по найближчого аналога, співпадаючими з суттєвими ознаками заявляємої корисної моделі, є: з'єднаний одним кінцем з торцевою стіною вагону місток, поперечна балка, закріплена на кронштейнах тарелій буферів і настил, під яким встановлені пластини, виконані з можливістю контакту з містком.

Недоліком «Перехідної площадки пасажирського вагона» є її низька експлуатаційна надійність і не гарантована безпека при переході пасажирів з одного вагону в другий. Це пояснюється тим, що підвішена на шарнірних петлях опорна планка при забрудненні не буде провертатися, а покриті корозією шарніри стануть швидко виходити з ладу. У зв'язку з тим, що металева опорна планка своїм закінченням безперервно, під час руху вагонів, треться об поверхню містка, вона загострюється і представлятиме небезпеку для ніг пасажирів при їх переміщенні по перехідній площадці.

В основу корисної моделі поставлена задача удосконалити перехідну площадку пасажирського вагона шляхом удосконалення її конструкції за рахунок того, що вона забезпечена еластичним фартухом, причому одна сторона останнього жорстко з'єднана з настилом, а протилежна вільно укладена на поверхню містка. Це дозволяє підвищити експлуатаційну надійність перехідної площадки пасажирського вагона і гарантувати безпеку пасажирів під час переходу них з одного вагону в другий.

Поставлена задача вирішується тим, що перехідна площадка пасажирського вагона, яка містить з'єднаний одним кінцем з торцевою стіною вагону місток, поперечну балку, закріплену на кронштейнах тарелій буферів і настил, під яким встановлені пластини, виконані з можливістю контакту з містком, згідно корисної моделі, вона забезпечена еластичним фартухом, причому одна сторона останнього жорстко з'єднана з настилом, а протилежна вільно укладена на поверхню містка.

Причинно-наслідковий зв'язок між сукупністю суттєвих ознак корисної моделі і досягаємим тех-

(13) U

(11) 11215

(19) UA

нічним результатом забезпечується слідуючим. Забезпечення еластичним фартухом, одна сторона якого жорстко з'єднана з настилом, а протилежна вільно укладена на поверхню містка, дозволяє підвищити експлуатаційну надійність перехідної площадки, оскільки при цьому виключаються з неї такі слабкі елементи конструкції, як опорна металева пластина з петлевим шарнірним з'єднанням. Окрім цього виключається також можливість утворення загостреної поверхні на кінці еластичного фартуха, оскільки він вільно укладений своєю площиною на поверхню містка і виготовляється переважно з гуми, яка оберігає пасажирів від травмування.

Перехідна площадка пасажирського вагона пояснюється кресленнями, де

на Фіг.1 показаний загальний вид в плані, з місцем установки і кріплення поперечної балки на кронштейнах тарелій буферів, а також розміщення настилу і кріплення на ньому еластичного фартуха;

на Фіг.2 - розріз А-А на Фіг.1 з показом положення настилу і еластичного фартуха з їх розміщенням над містком;

на Фіг.3 - розріз Б-Б на Фіг.1 з показом установки під настилом пластини, еластичного фартуха і їх кріплення.

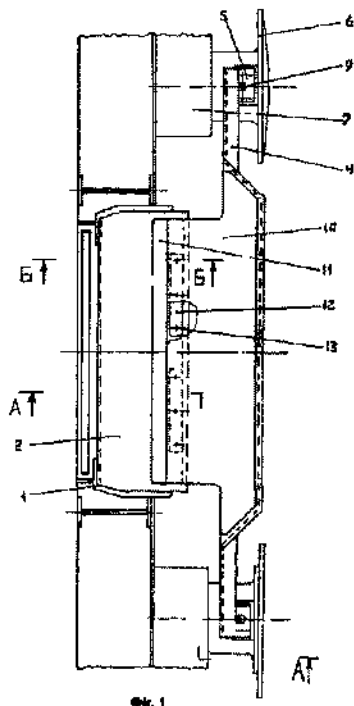
Перехідна площадка пасажирського вагона складається із з'єднаного одним кінцем з торцевою стіною 1 вагону містка 2, опертого на раму 3. Праворуч від них розміщена поперечна балка 4, закріплена на кронштейнах 5 тарелій 6 буферів 7

вагону за допомогою пальців 8 і гайок 9 із шпінтами. Перехідна площадка має настил 10, прикріплений до поперечної балки і забезпечений еластичним фартухом 11, причому одна сторона останнього за допомогою пластин 12, встановлених під настилом і гвинтів 13, жорстко з'єднана з настилом, а протилежна сторона вільно укладена своєю площиною на поверхню містка

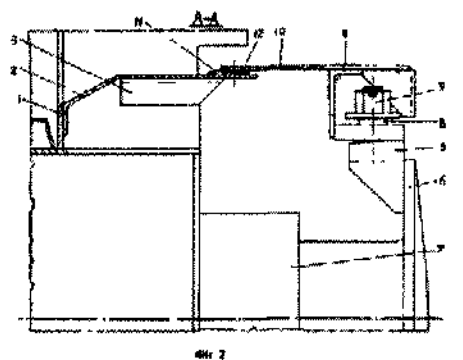
Роботу по збірці і установці перехідної площадки пасажирського вагона здійснюють таким чином.

За допомогою зварки місток 2 з'єднують з торцевою стіною 1 вагону і з рамою 3. Потім до тарелій 6 буферів 7 вагону приварюють кронштейни 5. На останні встановлюють поперечну балку 4 і з'єднують з ними за допомогою пальців 8 і гайок 9 з шпінтами. Після цього до поперечної балки приварюють настил 10, розміщують між останнім і містком край еластичного фартуха 11 і пластини 12, а потім закріплюють жорстко за допомогою гвинтів 13, їх між собою, тобто настил, еластичний фартух і пластини. При цьому протилежна сторона еластичного фартуха буде вільно укладена на поверхню містка, перекриваючи зазор між ними і настилом. Цим виключається можливість травмування пасажирів при їх переході з вагону у вагон під час руху потягу.

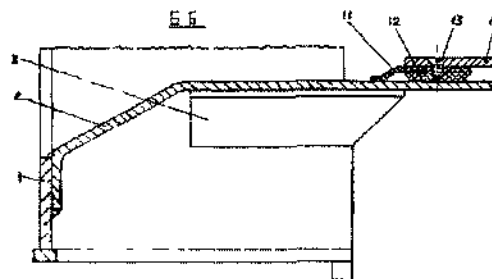
Перехідна площадка пасажирського вагона дозволяє підвищити експлуатаційну надійність і гарантувати безпеку пасажирів під час переходу їх з одного вагону в другий.



Фіг. 1



Фіг. 2



Фіг. 3