



УКРАЇНА

(19) **UA** (11) **59225** (13) **U**
(51) МПК
B61D 17/16 (2006.01)

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ
І НАУКИ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНИЙ ДЕПАРТАМЕНТ
ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ
ВЛАСНОСТІ

ОПИС ДО ПАТЕНТУ НА КОРИСНУ МОДЕЛЬ

видається під
відповідальність
власника
патенту

(54) КРИШКА ЛЮКА ПІВВАГОНА

1

2

(21) u2010111937

(22) 08.10.2010

(24) 10.05.2011

(46) 10.05.2011, Бюл.№ 9, 2011 р.

(72) ПШІНЬКО ОЛЕКСАНДР МИКОЛАЙОВИЧ,
МЯМЛІН СЕРГІЙ ВІТАЛІЙОВИЧ, КЕБАЛ ЮРІЙ ВІ-
КТОРОВИЧ, ЯГОДА ПАВЛО ОЛЕКСАНДРОВИЧ,
СИДОР ОЛЕГ ЯРОСЛАВОВИЧ, КУШНІР АНАСТАСІЯ
ВОЛОДИМИРІВНА

(73) ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ
ІМЕНІ АКАДЕМІКА В.ЛАЗАРЯНА

(57) Кришка люка піввагона, що складається з
двох поперечних бічних і трьох поздовжніх (перед-
ньої, середньої і задньої) обв'язок, перекритих
штампованим листом, яка **відрізняється** тим, що
поздовжня середня обв'язка складається із двох
балок і листа кришки люка, виконаного плоским.

Корисна модель відноситься до залізничного транспорту й стосується внутрішнього устаткування піввагона.

Проблема, що існує сьогодні в цій галузі, полягає у необхідності зниження трудомісткості та забезпечення безпеки руху.

Відома кришка люка піввагона, що має приварені петлі і складається з двох поперечних бічних і двох поздовжніх (передньої, середньої) обв'язок, перекритих штампованим листом (Вагони. Підручник для вузів. Під ред. Л.А. Шадура; - М.: Транспорт, 1980. - 311).

Але така кришка люка збільшує трудомісткість виготовлення при штампуванні гофрованого листа й має зменшену жорсткість середньої обв'язки, а також не має задньої обв'язки, що суттєво впливає на безпеку руху.

Найбільш близькою до корисної моделі, що заявляється, є кришка люка піввагона, яка відштампована з листа з гофрами, розташованими поперек осі піввагона й має обв'язувальні балки (Быков Б.В. Конструкция, техническое обслуживание и текущий ремонт грузовых вагонов. - М.: Желдориздат, Трансинфо, 2005. - 416).

Але така кришка люка також збільшує трудомісткість виготовлення при штампуванні гофрованого листа й має зменшену жорсткість середньої обв'язки, що суттєво впливає на експлуатаційні характеристики вагону та безпеку руху.

Технічне завдання, яке вирішується корисною моделлю, що заявляється, є зменшення трудоміс-

ткості й збільшення жорсткості конструкції кузову вагона, що забезпечує покращення експлуатаційних характеристик та безпеку руху.

Суть корисної моделі полягає в тому, що кришка люка складається з двох поперечних бічних і трьох поздовжніх (передньої, середньої і задньої) обв'язок, перекритих штампованим листом. Крім цього, поздовжня середня обв'язка складається із двох балок і листа кришки люка, виконаного плоским.

Графічна частина заявки пояснює суть корисної моделі.

На фігурі 1 зображена кришка люка, на фігурі 2 зображено штампований плоский лист.

Кришка люка піввагона складається з двох поперечних бічних обв'язок 1, трьох поздовжніх передньої 2, середньої 3 і задньої 4 обв'язок, перекритих штампованим листом 5. Поздовжня середня обв'язка 3 складається з двох балок, а лист 5 виконано плоским.

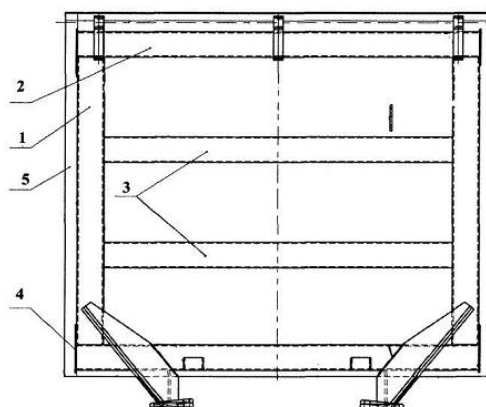
Опис кришки люка у роботі.

При завантаженні піввагона кришка люка, що має підсилену середню обв'язку 3, перешкоджає випіранню вантажу, що сприяє підвищенню міцних властивостей конструкції кузову вагона. Кришка люка, що має обв'язки 1, 2, 3, 4, перекриті штампованим плоским листом 5, зменшує опір вантажу при розвантажуванні до мінімуму, що сприяє швидкому висипанню вантажу з вагона та зменшення кількості залишків вантажу у кузові.

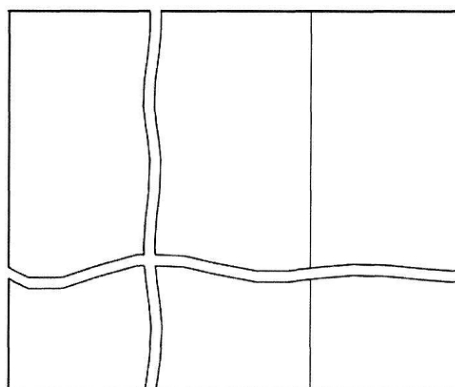
(13) **U**

(11) **59225**

(19) **UA**



Фіг. 1



Фіг. 2