

Винахід відноситься до залізничного транспорту і стосується конструкції зв'язків кузова з рамами візків залізничних транспортних засобів.

Відомо ресорне підвішування візка залізничного рухливого складу, що містить розташовані по обидва боки візка між опорами її підресорної і невідресорної частин пружини, кінці опорних витків яких розміщені у вертикальній площині, перпендикулярної подовжній осі візка, причому однойменні опорні витки пружин розташовані до осі симетрично щодо центру візка. (А.с. СРСР №1204443, В61F5/06, 05.12.83)

Важкою цього пристрою є відсутність можливості рівномірного розважування маси кузова без кількаресорного піднімання кузова, що веде до складності і трудомісткості збирання цього вузла.

Найбільше близьким по технічній сутності і досягаемому результату є опора кузова на візок, що містить контактуючі з кузовом плити, між якими і рамою візка за допомогою рухливих в осьовому напрямку стаканів встановлений пружний зв'язок. (Камаєв А.А. і ін. "Конструкція, розрахунок і проектування локомотивів" М., Машинобудування, 1981, с.104-106)

Важкою цього пристрою є відсутність можливості установки між плитою і кузовом регулювальних шайб, необхідних для регулювання рівномірного розважування маси кузова як між візками, так і по сторонах кожного візка без кількаресорного піднімання кузова, що визначає великий обсяг складальних робіт і пов'язаних із цим витрат.

У основу винаходу поставлена задача створення опори кузова транспортного засобу на візок, при збиранні якої знижується трудомісткість і скорочується загальний час технологічного циклу збирання.

Поставлена задача досягається тим, що в опорі кузова транспортного засобу на візок, що містить контактуючі з кузовом плити, між якими і рамою візка за допомогою рухливих в осьовому напрямку стаканів встановлений пружний зв'язок, плити і рама візка сполучені між собою зйомними технологічними стяжками.

Постачання опори зйомними технологічними стяжками дозволить зняти або встановити необхідну кількість регулювальних шайб між кузовом і плитами без піднімання на домкратах кузова, що знижує трудомісткість і зменшує час технологічного циклу збирання.

Пошук, здійснений по джерелах науково-технічної і патентної інформації показав, що сукупність істотних ознак заявленого технічного рішення невідома.

Таким чином, технічне рішення відповідає вимогам новизни, тому що воно невідомо в інших галузях техніки.

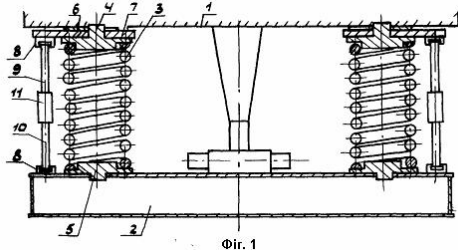
За результатами проведеного пошуку у відомих рішеннях не було виявлено сукупності істотних ознак, що знижують трудомісткість і зменшують час технологічного циклу збирання.

Таким чином, заявлене технічне рішення відповідає вимогам винахідницького рівня.

Сутність заявленого рішення пояснюється кресленням, де зображена опора кузова транспортного засобу на візок, загальний вид.

Опора кузова 1 на раму візка 2 включає пружний зв'язок у вигляді пружин 3, пов'язаних із торців із рухливими в осьовому напрямку щодо кузова 1 і рами візка 2 і встановленими в отворах, виконаних у них, стаканами 4, 5. Між кузовом 1 і стаканами 4 розміщені плити 6 і регулювальні шайби 7. На плитах 6 і рамі візка 2 жорстко закріплені кронштейни 8, у яких встановлені зйомні технологічні стяжки, що складаються з болтів 9, 10 із нарізкою лівого і правого напрямку і муфт 11. Регулювальні шайби 7 необхідні для регулювання розважування маси кузова 1 як між візками, так і по сторонах одного візка.

Пристрій працює таким чином. Для регулювання необхідного за технологічним процесом рівномірного розважування маси кузова 1 як між візками, так і по сторонах кожного візка достатньо муфтами 11 і болтами 9, 10 стиснути пружини 3, після чого під плитою 6 зняти (або встановити) необхідну кількість регулювальних шайб 7. Це можна здійснити без піднімання на домкратах кузова, що забезпечує зменшення трудомісткості і скорочення часу технологічного циклу збирання.



Фіг. 1