



УКРАЇНА

(19) UA (11) 16303 (13) U
(51) МПК (2006)
B61H 7/00

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ
І НАУКИ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНИЙ ДЕПАРТАМЕНТ
ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ
ВЛАСНОСТІ

ОПИС

ДО ДЕКЛАРАЦІЙНОГО ПАТЕНТУ
НА КОРИСНУ МОДЕЛЬ

видається під
відповідальність
власника
патенту

(54) ГАЛЬМОВА КОЛОДКА ЗАЛІЗНИЧНОГО РУХОМОГО СКЛАДУ

1

2

(21) u200508666

(22) 12.09.2005

(24) 15.08.2006

(46) 15.08.2006, Бюл. №8, 2006р.

(72) Харлов Андрій Геннадійович, Гоцанюк Микола Степанович

(73) Харлов Андрій Геннадійович, Гоцанюк Микола Степанович

(57) Гальмова колодка залізничного рухомого складу, що містить фрикційний металевий матеріал, який виготовлений у вигляді дугоподібного бруса, на поверхні зовнішнього радіуса якого відлито вушко для кріплення колодки у гальмовому пристрої, а поверхня внутрішнього радіуса є поверхнею тертя, яка **відрізняється** тим, що на поверхні тертя на обох кінцях колодки виконані іскрогасні канавки на глибину, більшу від шару стирання.

Гальмова колодка залізничного рухомого складу (далі колодка).

Корисна модель відноситься до залізничного транспорту і стосується гальмівного обладнання рухомого складу.

Прототипом заявленої корисної моделі є колодка для вагонів по ГОСТ1205-73, яка виготовлена з фракційного металічного матеріалу у вигляді дугоподібного бруса, на поверхні зовнішнього радіуса якого відлито вушко для кріплення колодки у гальмовому пристрої, а поверхня внутрішнього радіуса є поверхнею тертя.

Недоліком такої колодки є те, що іскри, які вилітають з зони тертя при гальмуванні, в ній не гасяться. Це може призвести до пожежі, особливо при перевезенні легкозаймистих вантажів (бензин, зріджений газ і т.п.).

В основу корисної моделі поставлено задачу установити таку конструкцію колодки, щоб зменшити потік іскор, які вириваються з зони тертя при гальмуванні рухомого складу і цим підвищити рівень безпеки.

Ця задача досягається тим, що у фрикційній масі на поверхні тертя 1 на обох кінцях колодки виконано канавки 2 на глибину більшу максималь-

но допустимого шару стирання колодки. При гальмуванні, іскри, що утворюються в зоні тертя, попадають у канавку 2 і вдаряються в стінки канавки втрачаючи свою енергію і гаснуть в цій канавці. Таким чином кількість іскор, які можуть вирватися з зони тертя зменшується, а це означає підвищення рівня безпеки.

Роботу заявленої корисної моделі пояснюється кресленнями:

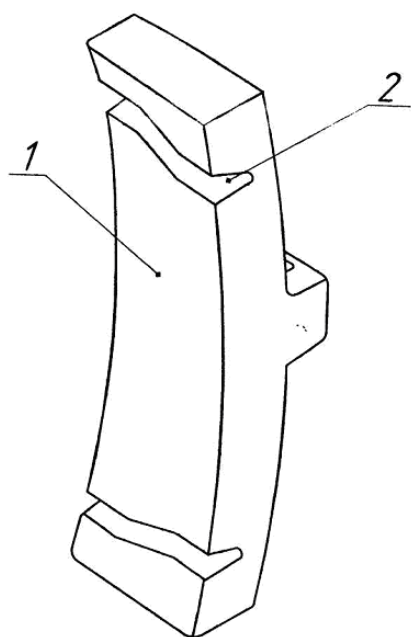
Фіг.1 – гальмова колодка залізничного рухомого складу;

Фіг.2 – зображення колодки у робочому стані.

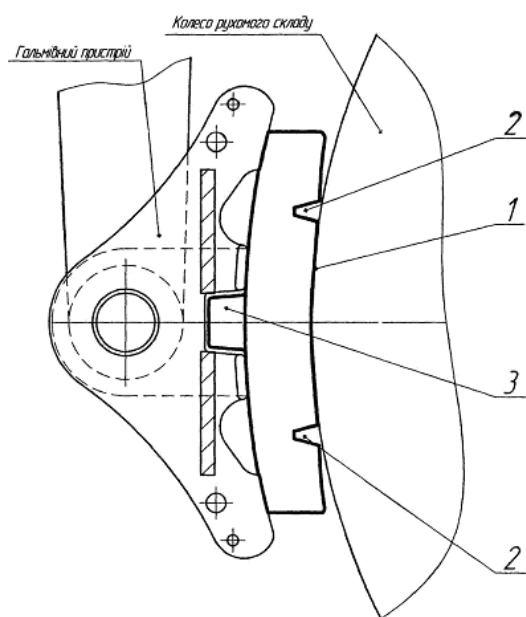
На Фіг.1 показана гальмова колодка, де у фрикційній масі на поверхні тертя 1 на кінцях колодки виконані іскрогасні канавки 2 на глибину не меншу максимально допустимого шару стирання. На Фіг.2 колодка встановлена в гальмовому пристрої і закріплена в ньому з допомогою вушка 3.

Колодка працює так. При гальмуванні колодка поверхнею внутрішнього радіуса 1 притискається до колеса, що обертається, рухомого складу. Внаслідок гальмування в зоні тертя утворюються іскри, які попадають в іскрогасну канавку 2 і, вдаряючись в стінки канавки, втрачають свою енергію і гаснуть в цій канавці.

(13) U
(11) 16303
(19) UA



Фіг.1



Фіг.2