



УКРАЇНА

(19) UA (11) 65770 (13) U
(51) МПК (2011.01)
B61D 3/00

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА
ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ
ВЛАСНОСТІ
УКРАЇНИ

ОПИС ДО ПАТЕНТУ НА КОРИСНУ МОДЕЛЬ

видається під
відповідальність
власника
патенту

(54) ВІЗОК ПРОМИСЛОВОГО ВАГОНА

1

2

(21) u201107708

(22) 20.06.2011

(24) 12.12.2011

(46) 12.12.2011, Бюл. № 23, 2011 р.

(72) КАЦАЄВ ЕДУАРД СЕРГІЙОВИЧ, АЛЬ АДАВІ
ФІЛІПП-ХАЛІД АБДУЛ НАСЕР(73) КАЦАЄВ ЕДУАРД СЕРГІЙОВИЧ, АЛЬ АДАВІ
ФІЛІПП-ХАЛІД АБДУЛ НАСЕР(57) Візок промислового вагона, що містить бічні
рами, на опорних поверхнях яких по базі візка жо-

рстко закріплені зносостійкі сидла, що взаємодіють з безкорпусними роликотідишпниками колісних пар, ресорні комплекти, надресорну балку, гальмо, який **відрізняється** тим, що під роликотідишпником з гарантованим зазором змонтована запобіжна балочка, один кінець якої шарнірно закріплений на кронштейні для піддомкращування віссю, жорстко з ним з'єднаною, а інший - з'єднаний роз'ємно з обмежувачем поздовжнього переміщення колісної пари.

Корисна модель належить до промислового транспорту і стосується зчленування бічної рами візків чугуновозів, шлаковозів і інших спеціалізованих вагонів металургійних підприємств з колісною парою на роликотідишпниках.

Відомі візки ["Вагони промислового транспорту", Калмиков В.Г. і ін. Металургія. М, 1966 - С. 256-259] для чугуновозів і шлаковозів, в яких колісна пара з циліндричними буксами на роликотідишпниках встановлена в циліндричних отворах бічних рам і закріплена кришками з болтами.

Недоліками таких візків є значний вплив на шлях за рахунок великої ваги невіддресорених мас, висока трудомісткість механічної обробки букси і боковини, не взаємозамінність роликотідишпників з застосовуваними в магістралях вагонах, низька експлуатаційна надійність ущільнень букси.

За прототип корисної моделі приймаємо візок вантажного вагона [патент України на корисну модель № 60267 за заявкою № U201015381 опубл. 10.06.2011, бюл. № 11/2011], що містить бічні рами, на опорних поверхнях яких по базі візка жорстко закріплені зносостійкі сидла, які взаємодіють з безкорпусним роликотідишпниками колісних пар, ресорні комплекти, надресорну балку, гальмо.

Недоліком такого візка є можливість при аварійному сході візка з рейок викочування колісних пар з бічних рам і перекидання ковша з гарячим металом або шлаком.

В основу корисної моделі, що заявляється, поставлена задача підвищення експлуатаційної надійності і спрощення конструкції.

Поставлена задача вирішується таким чином: під роликотідишпником з гарантованим зазором змонтована запобіжна балочка, один кінець якої шарнірно закріплений на кронштейні для піддомкращування бічної рами віссю жорстко з ним з'єднаною, а інший - з'єднаний роз'ємно з обмежувачем поздовжнього переміщення колісної пари.

Суть корисної моделі пояснюється кресленням - вид збоку на вузол зчленування колісної пари з бічною рамою візка (Фіг.).

Візок складається з двох бічних рам 1, в середній частині яких розташований отвір для ресорного комплексу і надресорна балка, важільної гальмової передачі (на кресленні не показані) і колісних пар 2 з безкорпусними роликотідишпниками, з якими взаємодіють зносостійкі сидла 3, жорстко з'єднані з опорними поверхнями бічної рами по базі візка (L бази). Бічна рама оснащена суцільнолитими кронштейнами 4 для піддомкращування при ремонті і приварними обмежувачами 5 поздовжнього переміщення колісних пар. Під роликотідишпником змонтована запобіжна балочка 6 з гарантованим зазором Δ (наприклад, 0,5-2,00 мм), один кінець якої шарнірно закріплений на кронштейні 4 віссю 7, жорстко з ним з'єднаною, а інший - з'єднаний роз'ємно з обмежувачем 5 віссю 8, демонтаж якої переводить балочки 6 у вертикальне положення для викочування колісної пари.

Реалізація запропонованої корисної моделі повністю виключає можливість викочування колісних пар при сході візка з рейок і зберігає розрахункову схему навантаження і довговічність роликотідишпників.

(13) U
(11) 65770
(19) UA

