



СОЮЗ СОВЕТСКИХ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ
РЕСПУБЛИК

(19) **SU** (11) **1572884** **A1**

(51) **S B 61 F 5/14**

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ
ПО ИЗОБРЕТЕНИЯМ И ОТКРЫТИЯМ
ПРИ ГКНТ СССР

ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ

(21) 4468781/31-11

(22) 29.07.88

(46) 23.06.90. Бюл. № 23

(71) Днепропетровский горный институт
им. Артема и Государственный проек-
тный институт "Южгипрошахт"

(72) И.Я. Бердичевский, Н.Р. Волков,
В.А. Зябров, В.В. Мишин,
Е.А. Севастьянов и С.Ф. Шибалов

(53) 625.272.2(088.8)

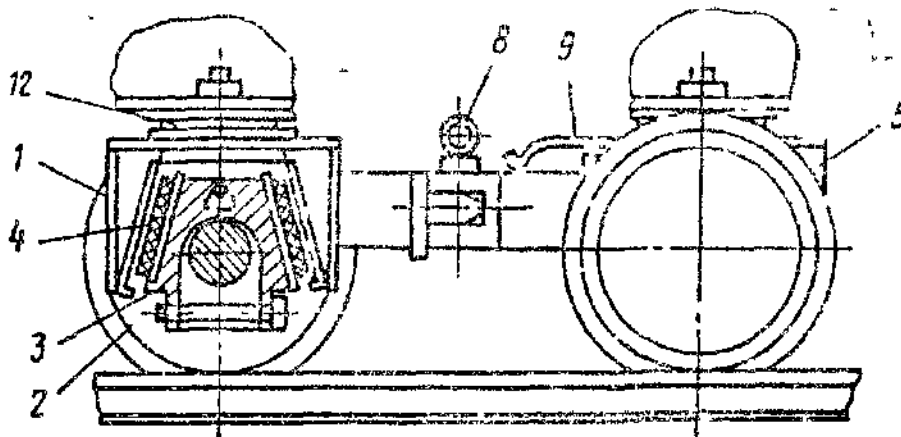
(56) Патент США № 3961582,

кл. 105-3, 1973.

(54) ТЕЛЕЖКА РЕЛЬСОВОГО ТРАНСПОРТНОГО
СРЕДСТВА

(57) Изобретение относится к рельсо-
вым транспортным средствам, в част-
ности к их тележкам. Цель изобре-
тения - повышение надежности тележ-
ки. Тележка рельсового транспортного
средства содержит левую полураму 1
с колесной парой 2, опирающуюся на
кронштейн 3 последней через резино-
металлические элементы 4, правую по-
лураму 5, соединенную с левой полу-
рамой соединительным элементом, ус-

тановленным на правой полураме с
помощью шарнира и соединенным с ле-
вой полурамой с помощью свободно ус-
танавливаемых в отверстиях полурам
вертикальных штырей 8. Соединитель-
ный элемент упирается в плоские пру-
жины 9, закрепленные одним концом
на верхнем листе правой полурамы.
На тележках установлены кузова, ко-
торые опираются на правую полураму
с помощью кронштейнов и сферических
пятников 12. На кронштейне и на
верхнем листе правой полурамы уста-
новлены верхний и нижний скользуны.
Поезд оборудован концевыми тележ-
ками, оборудованными сцепными устрой-
ствами. В кронштейнах и на верхних
листах полурам выполнены отверстия
диаметром, несколько больше, чем
диаметром штыря 8. В эти отверстия
устанавливают штыри 8 после рассое-
динения полурам тележки. Это дела-
ется для того, чтобы зафиксировать
полутележку относительно кузова.
Ч. ш.



Фиг. 2

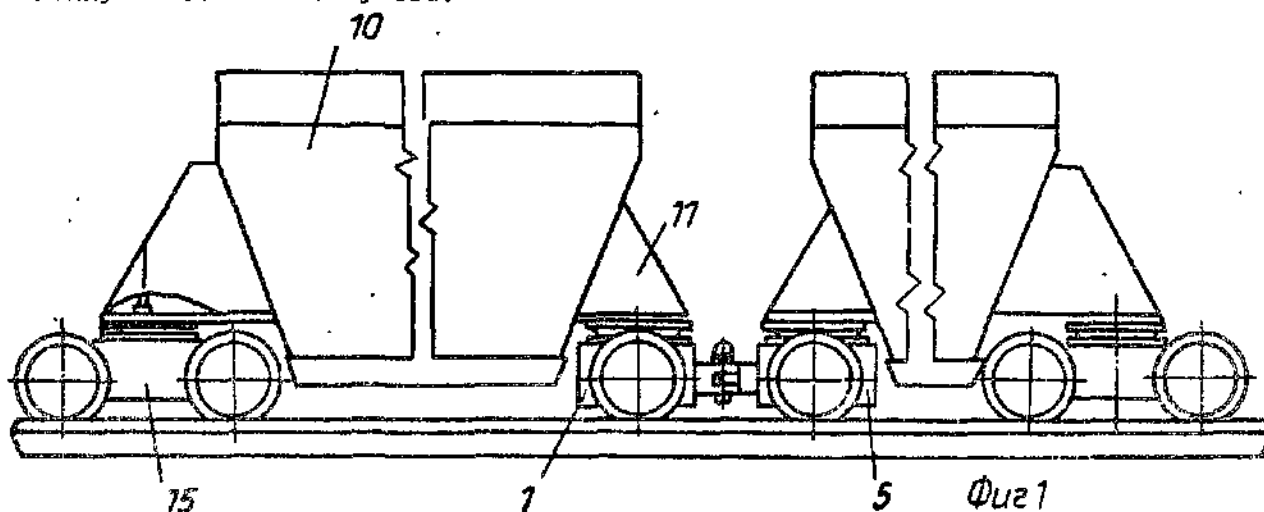
SU (11) **1572884** **A1**

Изобретение относится к рельсовым транспортным средствам, в частности к их тележкам.

Цель изобретения - повышение надежности тележки.

На фиг. 1 изображена тележка в составе поезда, вид сбоку; на фиг. 2 - тележка в увеличенном масштабе, вид сбоку; на фиг. 3 - то же, план; на фиг. 4 - то же, вид с торца.

Тележка рельсового транспортного средства содержит левую полураму 1 с колесной парой 2, опирающуюся на кронштейн 3 последней через резино-металлические элементы 4, правую полураму 5, соединенную с левой полурамой соединительным элементом 6, установленным на правой полураме с помощью шарнира 7 и соединенным с левой полурамой с помощью свободно устанавливаемых в отверстиях вертикальных штырей 8. Соединительный элемент упирается в плоские пружины 9, закрепленные одним концом на верхнем листе правой полурамы. На тележках установлены кузова 10, которые опираются на правые полурамы с помощью кронштейнов 11 и сферических пятников 12. На кронштейне 11 и на верхнем листе правой полурамы установлены верхний 13 и нижний 14 скользуны. Поезд оборудован концевыми тележками 15, оборудованными сцепными устройствами (условно не показаны). В кронштейнах и на верхних листах полурам выполнены отверстия диаметром, несколько большим, чем диаметр штыря 8. В эти отверстия устанавливают штыри 8 после рассоединения полурам тележки. Это делается для того, чтобы зафиксировать полу-тележку относительно кузова.



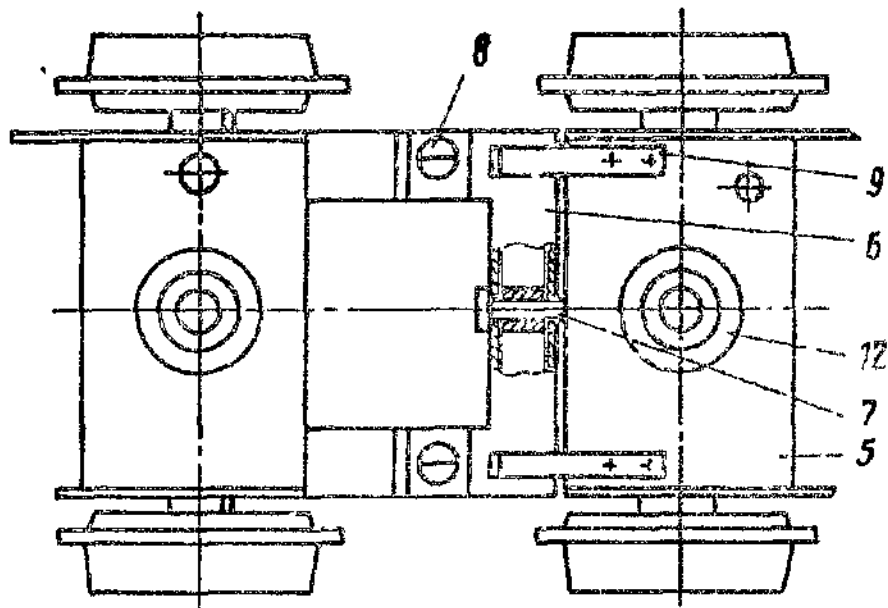
Тележка рельсового транспортного средства работает следующим образом.

При движении поезда по рельсовым путям с превышениями в поперечном сечении происходит поворот одной из полурам (например, правой 5) относительно второй вокруг шарнира 7, в результате чего уменьшается интенсивность крутильных колебаний кузова 10. Плоские пружины 9 обеспечивают гашение динамических крутильных нагрузок. При выходе из строя одного из кузовов или полутележек извлекают вертикальные штыри 8 и осуществляют расцепку состава, удаляют поврежденную секцию (кузов и полутележки), сближают секции и соединяют их.

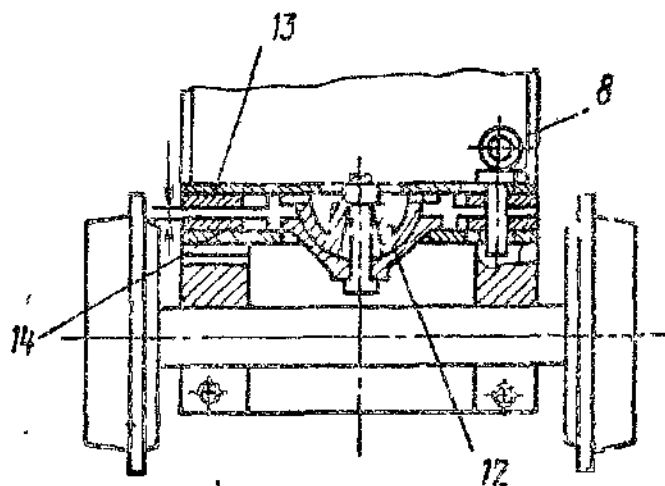
Ф о р м у л а и з о б р е т е н и я

Тележка рельсового транспортного средства, содержащая две опирающиеся на колесные пары через упругие элементы полурамы, связанные между собой соединительным элементом, отличающаяся тем, что, с целью повышения надежности, она снабжена дополнительными упругими элементами, а соединительный элемент выполнен в виде П-образной горизонтальной балки, перемычка которой средней частью посредством горизонтального продольного шарнира связана с одной полурамой, а ветви посредством вертикальных штырей - с другой полурамой, причем дополнительные упругие элементы закреплены одними концами на первой указанной полураме симметрично относительно ее продольной оси, а другими концами расположены с возможностью контакта с П-образной балкой.

1572884



Фиг. 3



Фиг. 4

Редактор В. Бугренкова	Составитель Ю. Наумов	Корректор М. Кучерявя
Заказ 1614	Тираж 398	Подписное
ВНИИПИ Государственного комитета по изобретениям и открытиям при ГКНТ СССР		
113035, Москва, Ж-35, Раушская наб., д. 4/5		
Производственно-издательский комбинат "Патент", г. Ужгород, ул. Гагарина, 101		

