

POPIS VYNÁLEZU K AUTORSKÉMU OSVĚDČENÍ

223176

(11)

(B1)



ÚŘAD PRO VYNÁLEZY
A OBJEVY

(22) Přihlášeno 30 12 81
(21) (PV 9992-81)

(40) Zveřejněno 29 10 82

(45) Vydáno 15 03 86

(51) Int. Cl.³
B 61 F 15/00

(75)

Autor vynálezu

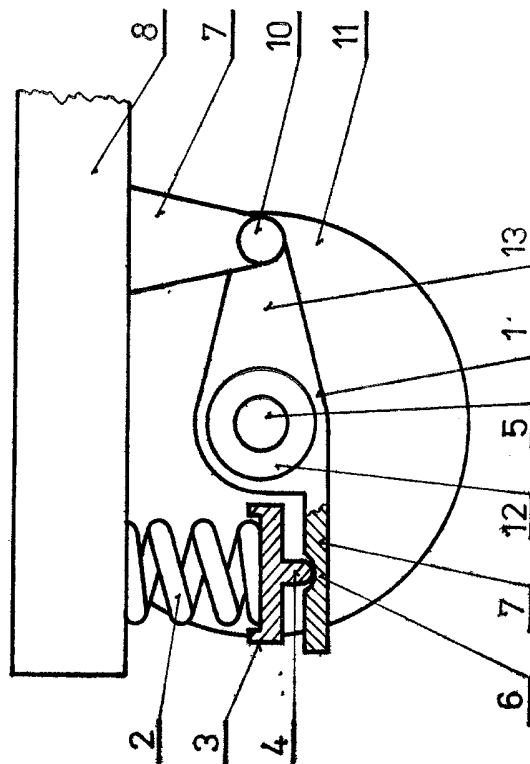
MARUNA ZDENĚK ing., PRAHA

(54) Skříň nápravového ložiska kolejového vozidla

1

2

Skříň nápravového ložiska kolejového vozidla, která má rameno s kloubem pro vedení vzhledem ke spodku nebo k rámu podvozku kolejového vozidla a která nese pružinu vypružení vozidla. Mezi skříň nápravového ložiska a pružinu je vložena miska nesoucí pružinu, přičemž miska je svým perem o válcovém průřezu s osou rovnoběžnou s osou nápravy uložena ve žlábkku vytvořeném v konzole skříň nápravového ložiska.



Vynález se týká skříňě nápravového ložiska kolejového vozidla, vedené kývačkou, u níž je řešen způsob uložení pružiny prvotního vypružení.

Dosud známá provedení skříňí nápravových ložisek vytvořených jako kývačka mají rameno, které je pružným kloubem připojeno k přírubám spodku nebo rámu podvozku kolejového vozidla a dále úložnou plochu pro pružinu, vytvořenou buď nad nápravovým ložiskem nebo vedle něho na konzole.

Společnou nevýhodou těchto provedení je natáčení úložných ploch pružin při svislých pohybech nápravového ložiska vzhledem k rámu podvozku, neboť svislé pružení je prováděno i natáčením kývačky. Následkem toho je pružina namáhána nejen svislým stlačením, ale i příčným ohybem a úhlovým zkroucením. Tato deformace pružiny je značná zejména u těch konstrukcí, kde délka ramene skříňě nápravového ložiska je relativně malá a kde zdvih skříňě nápravového ložiska vzhledem k rámu podvozku je relativně velký. Tato značná deformace se projevuje jednak vyšším napětím v materiálu pružiny, jednak nebezpečím ztráty stability uložení pružiny.

Výše uvedené nedostatky jsou odstraněny skříňí nápravového ložiska podle vynálezu, jehož podstatou je, že mezi skříňí ná-

pravového ložiska a pružinu je vložena miska, nesoucí pružinu, přičemž miska je svým perem o válcovém průřezu s osou rovnoběžnou s osou nápravy uložena ve žlábkku, vytvořeném v konzole skříňě nápravového ložiska.

Provedením skříňě nápravového ložiska podle vynálezu se dosahuje toho, že při jejím natáčení okolo kloubu kývačky miska sleduje rovnoběžné polohy, čímž není vynucován příčný ohyb a úhlové zkroucení pružiny. Následkem toho v materiálu pružiny vzniká nižší napětí, čímž se zvyšuje její životnost a je výrazně zvýšena stabilita jejího uložení.

Na výkrese je znázorněn příklad provedení skříňě nápravového ložiska kolejového vozidla podle vynálezu, v bočním pohledu.

Ze spodku vozu, resp. z rámu podvozku 8 jsou vyvedeny příruby 9, které drží pružný kloub 10. Dvojkolí 11 má na nápravách 5 nasazena nápravová ložiska 12, která jsou uložena ve skříňí nápravového ložiska 1. Skříň 1 má rameno 13, jímž je připojeno k pružnému kloubu 10 a konzolu 7, nesoucí misku 3, na níž je uložena pružina 2. Miska 3 má pero 4 o válcovém průřezu s osou rovnoběžnou s osou nápravy 5, které je uloženo ve žlábkku 6 vytvořeném v konzole 7 skříňě nápravového ložiska 1.

PŘEDMĚT VYNÁLEZU

Skříň nápravového ložiska kolejového vozidla, která má rameno s kloubem pro vedení vzhledem ke spodku nebo k rámu podvozku kolejového vozidla, a která nese pružinu vypružení vozidla, vyznačená tím, že mezi skříňí nápravového ložiska (1) a pru-

žinu (2) je vložena miska (3) nesoucí pružinu (2), přičemž miska (3) je svým perem (4) o válcovém průřezu s osou rovnoběžnou s osou nápravy (5) uložena ve žlábkku (6) vytvořeném v konzole (7) skříňě nápravového ložiska (1).

