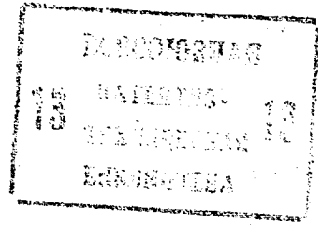




ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ СССР  
ПО ДЕЛАМ ИЗОБРЕТЕНИЙ И ОТКРЫТИЙ

# ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ



(21) 3367630/27-11

(22) 17.12.81

(46) 15.07.83. Бюл. № 26

(72) М. М. Соколов, В. Ф. Яковлев,  
Н. А. Шашков, В. А. Дубинский, В. А. Двух-  
главов, А. А. Кривецкий, М. П. Гейлер и  
А. Ф. Андреев

(71) Ленинградский ордена Ленина инс-  
титут инженеров железнодорожного транс-  
порта им. акад. В. Н. Образцова

(53) 652.2.011(088.8)

(56) 1. Патент СССР № 416930,  
кл. В 61 F 5/00, 16.09.69 (прототип).

(54) (57) 1. УСТРОЙСТВО СОПРЯЖЕНИЯ  
БУКСЫ С РАМОЙ ТЕЛЕЖКИ, содержа-  
щее установленные между ними соедини-  
тельные элементы, отличающееся тем, что,  
с целью расширения функциональных воз-  
можностей путем установки колесных пар  
в кривых участках пути и снижения сило-

вого воздействия на путь, соединительные  
элементы выполнены в виде размещенного  
между опорными горизонтальными поверх-  
ностями рамы и буксы вкладыша, состояще-  
го из двух цилиндрических элементов, рас-  
положенных один над другим, вертикаль-  
ные оси которых параллельны и смещены  
относительно друг друга, при этом нижний  
и верхний цилиндрические элементы установ-  
лены в цилиндрических гнездах, которые вы-  
полнены соответственно в буксе и раме те-  
лежки.

2. Устройство по п. 1, отличающееся тем,  
что линия, соединяющая центры цилиндри-  
ческих элементов, расположена под углом  
0—30° к продольной оси тележки.

3. Устройство по п. 1, отличающееся тем,  
что оно снабжено прокладками, установлен-  
ными в цилиндрических гнездах и выполнен-  
ными из материала с низким коэффициентом  
трения.

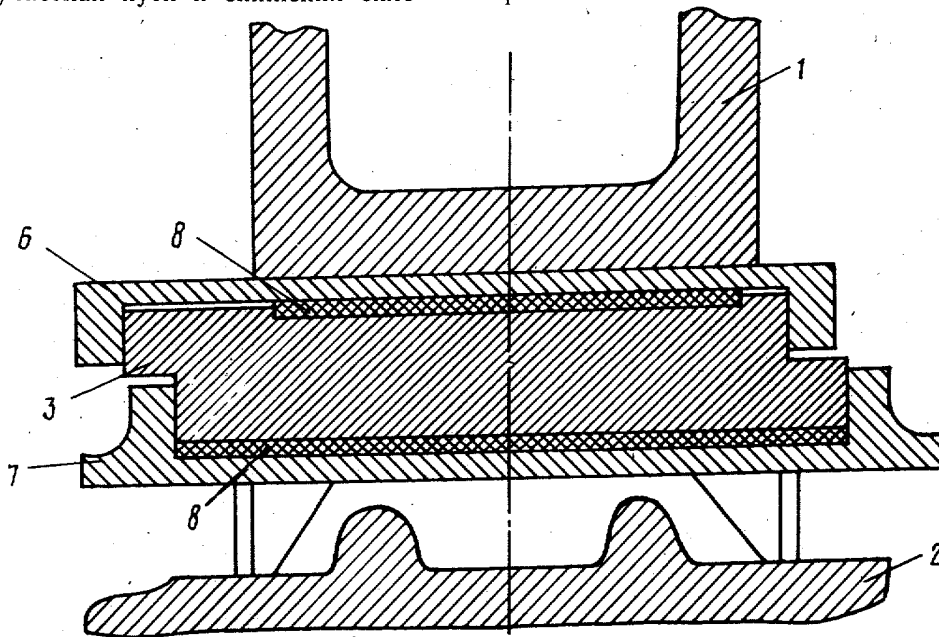


Fig. 1

Изобретение относится к железнодорожному транспорту и касается ходовых частей грузовых вагонов.

Известно устройство сопряжения буксы с рамой тележки, содержащее установленные между ними соединительные элементы [1].

Недостатком известного устройства является большое силовое воздействие колесных пар на путь в кривых участках.

Цель изобретения — расширение функциональных возможностей путем установки колесных пар в кривых участках пути и снижения силового воздействия на путь.

Цель достигается тем, что в устройстве сопряжения буксы с рамой тележки, содержащем установленные между ними соединительные элементы, последние выполнены в виде размещенного между опорными горизонтальными поверхностями рамы и буксы вкладыша, состоящего из двух цилиндрических элементов, расположенных один над другими, вертикальные оси которых параллельны и смещены относительно друг друга, при этом нижний и верхний цилиндрические элементы установлены в цилиндрических гнездах, которые выполнены соответственно в буксе и раме тележки.

Кроме того, линия, соединяющая центры цилиндрических элементов, расположена под углом  $0-30^\circ$  к продольной оси тележки.

При этом устройство снабжено прокладками, установленными в упомянутых цилиндрических

гнездах и выполненными из материала с низким коэффициентом трения.

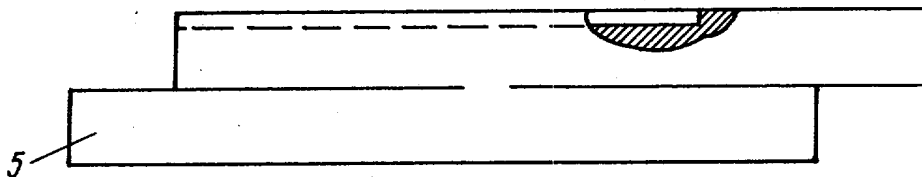
На фиг. 1 схематически изображено предлагаемое устройство сопряжения буксы с рамой тележки; на фиг. 2 — вкладыш, общий вид; на фиг. 3 — то же, вид сверху.

Устройство включает боковую раму 1 тележки, буксы 2 колесной пары, вкладыш 3, состоящий из двух цилиндрических элементов 4 и 5, расположенных один над другим, вертикальные оси которых параллельны и смещены относительно друг друга, при этом нижний и верхний цилиндрические элементы установлены в цилиндрических гнездах 6 и 7, которые выполнены соответственно в буксе 2 и раме 1 тележки. Для уменьшения трения в местах опор вкладыша 3 и поверхностей рамы 1 и буксы 2 установлены прокладки 8 с низким коэффициентом трения.

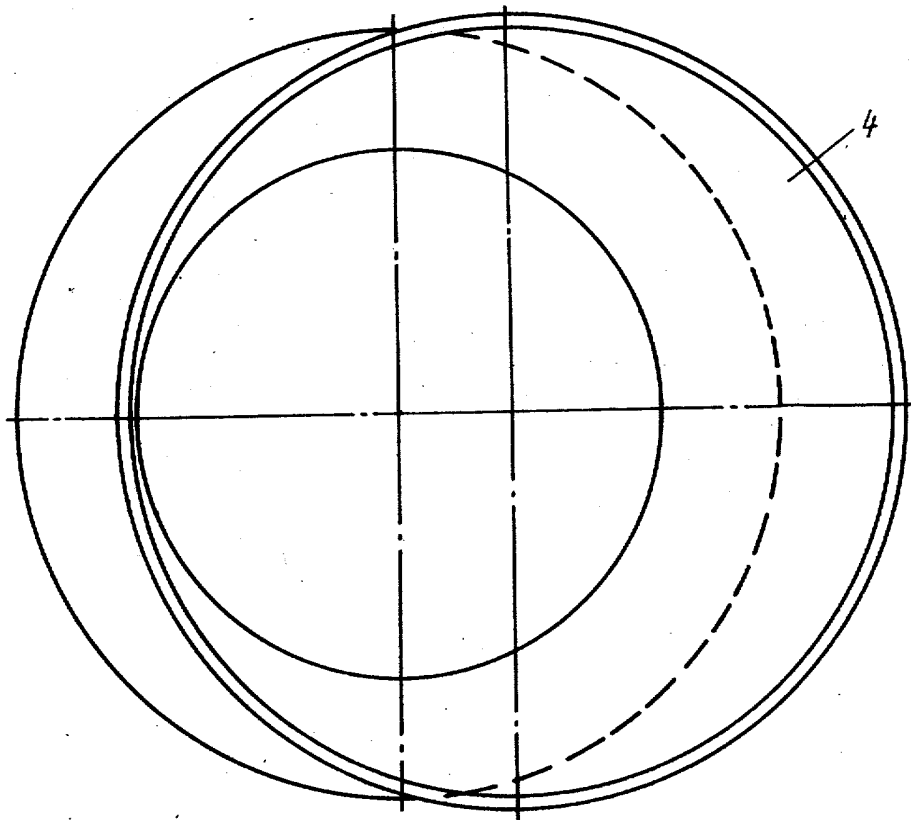
Устройство работает следующим образом.

При прохождении кривого участка пути направляющая колесная пара с буксой 2 разворачивается на определенный угол относительно оси пути. На этот же угол поворачивается вкладыш 3, соединенный с боковой рамой 1 тележки. Боковая рама 1, перемещаясь вдоль оси пути, через вкладыш 3 поворачивает вторую колесную пару на тот же угол в обратном направлении.

Предлагаемое устройство позволяет в большей степени снизить износ колес и рельсов в кривых участках пути.



Фиг. 2



Фиг. 3

Редактор М. Келемеш  
Заказ 4872/15

Составитель Ю. Яковлев  
Техред И. Верес  
Тираж 507

Корректор О. Тигор  
Подписное

ВНИИПИ Государственного комитета СССР  
по делам изобретений и открытий  
113035, Москва, Ж-35, Раушская наб., д. 4/5  
Филиал ППП «Патент», г. Ужгород, ул. Проектная, 4