



[12] 实用新型专利说明书

[21] ZL 专利号 02224263.5

[45] 授权公告日 2003 年 4 月 23 日

[11] 授权公告号 CN 2546292Y

[22] 申请日 2002.06.12 [21] 申请号 02224263.5

[73] 专利权人 段扬名

地址 412000 湖南省株洲市河西景兰大厦西
座 906 室

共同专利权人 孙明道 李 国 刘桂军

[72] 设计人 段扬名 孙明道 李 国 刘桂军

[74] 专利代理机构 株洲市长江专利事务所

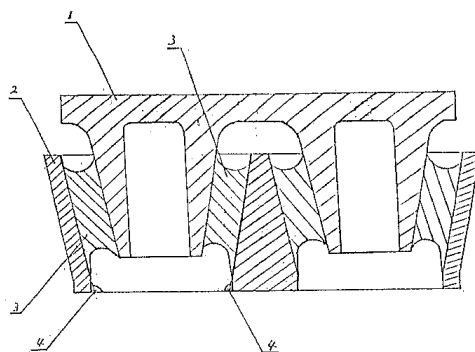
代理人 刘国鼎

权利要求书 1 页 说明书 2 页 附图 1 页

[54] 实用新型名称 铁道货车车辆用弹性旁承

[57] 摘要

本实用新型公开了一种铁道货车车辆用弹性旁承，属于铁路车辆转向架的结构部件。本实用新型由上体、下体、橡胶层组成，其特征在于所述的橡胶层侧面延长线与旁承底部水平面之间的夹角为 90—170°，橡胶层与所述的上体、下体硫化成一整体，夹角和橡胶层硬度可随车辆载荷的大小来调整。本实用新型主要用作铁道货车车辆车体与转向架之间的弹性连接。



1、一种铁道货车车辆用弹性旁承，由上体(1)、下体(2)、橡胶层(3)组成，其特征在于所述的橡胶层(3)侧面延长线与旁承底部水平面之间的夹角(4)为 $90-170^{\circ}$ ，橡胶层(3)与上体(1)、下体(2)硫化成一整体。

铁道货车车辆用弹性旁承

技术领域

本实用新型涉及一种弹性旁承，更具体地说，是涉及一种铁道货车车辆用的弹性旁承。

背景技术

现有的铁道货车上，均普遍采用弹性旁承，来实现车体与转向架之间的弹性定位，并提供一定的摩擦旋转力矩，以提高货车车辆的运行品质。

目前普遍采用钢弹簧作为旁承弹簧，但在实际运用中，钢弹簧很容易折断，导致旁承失效，也有采用橡胶与钢弹簧粘结在一起的复合弹簧，作为旁承弹簧的方案，但从目前运行情况来看，也不够理想，其原因是橡胶与安装盒之间有磨损，这也会影响其使用寿命。

发明内容

本实用新型的目的在于提供一种改进的弹性旁承，以克服现有弹性旁承易断簧和磨损等缺点。

本实用新型的技术解决方案是在橡胶层侧面延长线与旁承底部水平面之间形成一个可变的夹角，并根据车辆载荷的大小来调整该夹角，而橡胶层与金属上体、下体硫化成一个整体。

本实用新型由上体1、下体2、橡胶层3组成，其特征在于所述的橡胶层3侧面延长线与旁承底部水平面之间的夹角4为 $90-170^{\circ}$ ，橡胶层3与上体1、下体2硫化成一整体。

与传统的弹性旁承比较，本实用新型的优点是橡胶层与上、下体硫化成一个整体因而没有磨损，不会断簧，尤其是可以通过改变橡胶层夹角来

满足不同载荷的车辆的需要。

附图说明

附图是本实用新型的结构示意图，其中，1-上体，2-下体，3-橡胶层，4-橡胶层夹角。

具体实施方式

参见附图，先将上体1、下体2置于模具内，然后注入橡胶进行硫化，使注入的橡胶形成橡胶层3，并与上体1、下体2形成一个整体，且橡胶层3侧面延长线与旁承底部水平面之间的夹角4可以根据车辆载荷的大小来调整，夹角4可以在90-170°间调整，当车辆载荷大时，夹角4应调大，而载荷小时，夹角4可调小，例如，当载荷为2吨时，夹角4为101°。

