

(19)



**Евразийское  
патентное  
ведомство**

(11) **042045**

(13) **B1**

(12) **ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ К ЕВРАЗИЙСКОМУ ПАТЕНТУ**

(45) Дата публикации и выдачи патента  
**2022.12.29**

(51) Int. Cl. **B61F 5/52 (2006.01)**  
**B61F 5/24 (2006.01)**

(21) Номер заявки  
**202000198**

(22) Дата подачи заявки  
**2020.06.15**

---

(54) **БОКОВАЯ РАМА ТЕЛЕЖКИ ГРУЗОВОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВАГОНА**

---

(43) **2021.12.31**

(96) **2020000050 (RU) 2020.06.15**

(71)(73) Заявитель и патентовладелец:  
**АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
"НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ  
КОРПОРАЦИЯ  
"УРАЛВАГОНЗАВОД" ИМЕНИ  
Ф.Э. ДЗЕРЖИНСКОГО";  
ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ  
ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ  
"УРАЛЬСКОЕ  
КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО  
ВАГОНОСТРОЕНИЯ" (RU)**

(56) RU-C1-2622672  
US-A1-2017232979  
US-A1-2019118840  
RU-U1-41687  
US-A1-2018194375

(72) Изобретатель:  
**Самсонов Александр Васильевич,  
Гореньков Алесь Анатольевич,  
Смирнов Михаил Евгеньевич,  
Чуваков Михаил Федорович, Нечаев  
Павел Михайлович (RU)**

(74) Представитель:  
**Левин А.Б. (RU)**

(57) Заявляемое изобретение относится к железнодорожному транспорту и касается конструкции боковой рамы тележки грузового железнодорожного вагона. Боковая рама тележки грузового железнодорожного вагона представляет собой стальную отливку. Боковая рама содержит наклонные пояса (6), сопряженные с нижним поясом (2) и горизонтальными опорными участками (7) буксовых проемов, имеющих наружные (8) и внутренние (9) челюстные направляющие. Каждый наклонный пояс (6) содержит две вертикальные стенки (10), соединенные между собой нижней стенкой (11). Нижняя стенка (11) каждого наклонного пояса (6) в верхней части сопряжена с горизонтальным опорным участком (7) буксового проема, а в нижней части с нижней полкой (12) нижнего горизонтального пояса (2). Наклонные пояса (6) выполнены с угловым переходом (13) по нижней стенке (11), направленным внутрь боковой рамы. Заявляемое изобретение позволяет создать конструкцию боковой рамы тележки грузового железнодорожного вагона с повышенной эксплуатационной надежностью, улучшенными прочностными характеристиками.

**042045 B1**

**042045 B1**

Заявляемое изобретение относится к железнодорожному транспорту и касается конструкции боковой рамы тележки грузового железнодорожного вагона повышенной грузоподъемности.

Из уровня техники известна конструкция боковой рамы железнодорожной тележки [патент РФ № 2622672, опубликован 30.06.2016 г.], содержащая верхний пояс замкнутого сечения с консолями, образующими буксовые проемы, нижний пояс замкнутого сечения с опорной площадкой, а также связывающие верхний и нижний пояса два наклонных пояса замкнутого сечения с вертикальными колонками. В каждом наклонном поясе образованы технологические отверстия с наружной и внутренней отбуртовками, а боковые поверхности наклонного пояса связаны наклонной внутренней перемычкой, влитой во внутреннюю отбуртовку технологического отверстия. Рессорный проем ограничен опорной площадкой нижнего пояса, верхним поясом и вертикальными колонками. Переход наружной поверхности вертикальной колонки в наружную поверхность нижнего горизонтального пояса в нижнем углу рессорного проема выполнен в виде наклонной поверхности, при этом внутренняя поверхность перехода аналогична по конфигурации наружной поверхности перехода и выполнена в виде наклонной поверхности, которая плавно сопряжена с наклонной внутренней перемычкой, влитой нижним концом в зону перехода от вертикальной колонки рамы к нижнему горизонтальному поясу. Величина угла между вертикалью и наклонной поверхностью перехода от вертикальной колонки рамы к нижнему поясу не менее чем в полтора раза меньше величины угла между вертикалью и упомянутой наклонной внутренней перемычкой, соединяющей боковые стенки наклонного пояса.

Данная конструкция выбрана в качестве прототипа для заявляемого изобретения.

Технической проблемой данной конструкции является то, что описанное сопряжение наклонных поясов с нижним поясом и горизонтальными опорными участками буксовых проемов не позволяет достичь повышения прочностных и усталостных характеристик боковой рамы для использования ее в тележке грузового вагона с повышенной статической нагрузкой на ось 265 кН.

Техническим результатом от применения предлагаемого изобретения является создание конструкции боковой рамы тележки грузового железнодорожного вагона с повышенной эксплуатационной надежностью, улучшенными прочностными характеристиками.

Технический результат достигается за счет того, что боковая рама выполнена с наклонными поясами, нижняя стенка которых в верхней части сопряжена с горизонтальным опорным участком буксового проема, а в нижней части - с нижней полкой нижнего горизонтального пояса, при этом каждый наклонный пояс выполнен с угловым переходом по нижней стенке, направленным внутрь боковой рамы. Выполнение преломления на наклонном поясе позволяет равномерно перераспределить напряжения, образующиеся от эксплуатационных нагрузок, в зоне сопряжения горизонтального опорного участка буксового проема с наклонным поясом и зоне сопряжения вертикальной колонки с опорной поверхностью нижнего горизонтального пояса и, как результат, уменьшить уровень концентрации напряжений и повысить запас усталостной прочности рамы в указанных зонах.

Выполнение точки углового перехода наклонных поясов на расстоянии от вертикальной оси боковой рамы в диапазоне значений от 600 до 610 мм и угла преломления в диапазоне от 160 до 166°, позволяет достичь указанного технического результата, за счет достижения показателей коэффициента запаса сопротивления усталости (минимального значения, равного 2,409) превышающих минимально допускаемое значение в 1,8 ГОСТ 33211-2014 "Вагоны грузовые. Требования к прочности и динамическим качествам", тем самым обеспечивая требуемые, для повышенной нагрузки в 265 кН на ось, прочностные показатели.

Выполнение углового перехода наклонных поясов по нижней стенке по радиусу в диапазоне значений от 90 до 110 мм позволяет исключить возникновение точечного напряжения в точке углового перехода, тем самым снижая вероятность появления усталостных трещин в данной точке в процессе эксплуатации и повышая эксплуатационную надежность.

Сущность заявляемого изобретения заключается в том, что боковая рама тележки грузового железнодорожного вагона выполнена в виде стальной отливки, содержит верхний и нижний горизонтальные пояса, соединенные между собой вертикальными колонками, образующими совместно с горизонтальными поясами рессорный проем, в нижней части которого расположена опорная поверхность с бонками для установки пружин и ограничителями от смещения пружин, содержит наклонные пояса, сопряженные с нижним поясом и горизонтальными опорными участками буксовых проемов, имеющих наружные и внутренние челюстные направляющие, каждый наклонный пояс содержит две вертикальные стенки, соединенные между собой нижней стенкой, кроме того, нижняя стенка каждого наклонного пояса в верхней части сопряжена с горизонтальным опорным участком буксового проема, а в нижней части с нижней полкой нижнего горизонтального пояса, при этом каждый наклонный пояс выполнен с угловым переходом по нижней стенке, направленным внутрь боковой рамы.

Возможно выполнение углового перехода наклонных поясов таким образом, что расстояние от вертикальной оси боковой рамы до точки преломления будет в диапазоне значений от 600 до 610 мм, а величина угла преломления в диапазоне от 160 до 166°. Также возможно выполнение преломления наклонных поясов по радиусу в диапазоне значений от 90 до 110 мм.

Сущность заявляемого изобретения поясняется чертежами:

фиг. 1 - общий вид боковой рамы с разрезом по продольной плоскости;

фиг. 2 - преломление наклонного пояса.

Боковая рама тележки грузового железнодорожного вагона представляет собой стальную отливку. Боковая рама содержит верхний 1 и нижний 2 горизонтальные пояса, соединенные между собой вертикальными колонками 3, которые образуют совместно с горизонтальными поясами рессорный проем 4. В нижней части рессорного проема расположена опорная поверхность 5 с бонками для установки пружин и ограничителями от смещения пружин. Также боковая рама содержит наклонные пояса 6, сопряженные с нижним поясом 2 и горизонтальными опорными участками 7 буксовых проемов, имеющих наружные 8 и внутренние 9 челюстные направляющие. Каждый наклонный пояс 6 содержит две вертикальные стенки 10, соединенные между собой нижней стенкой 11. Нижняя стенка 11 каждого наклонного пояса 6 в верхней части сопряжена с горизонтальным опорным участком 7 буксового проема, а в нижней части с нижней полкой 12 нижнего горизонтального пояса 2. Наклонные пояса 6 выполнены с угловым переходом 13 по нижней стенке 11, направленным внутрь боковой рамы.

Реализация описанной выше конструкции боковой рамы может быть выполнена так, что расстояние "L" от вертикальной оси боковой рамы до точки углового перехода 13 наклонных поясов 6 по нижней стенке 11 в диапазоне значений от 600 до 610 мм, угол перехода "а" наклонных поясов 6 по нижней стенке 11 в диапазоне значений от 160 до 166°, а сами угловые переходы наклонных поясов 6 по нижней стенке 11 выполнены по радиусу "R" в диапазоне значений от 90 до 110 мм.

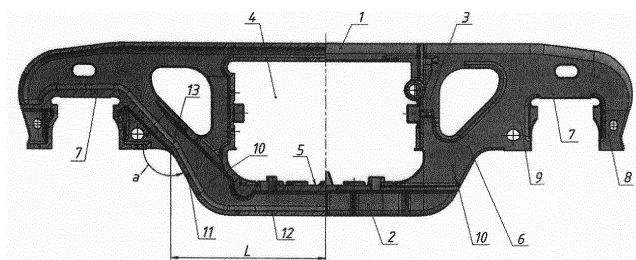
В настоящее время на заявляемое изобретение разработана конструкторская документация и проводятся испытания опытных образцов.

#### ФОРМУЛА ИЗОБРЕТЕНИЯ

1. Боковая рама тележки грузового железнодорожного вагона, выполненная в виде стальной отливки, содержащая верхний и нижний горизонтальные пояса, соединенные между собой вертикальными колонками, образующими совместно с горизонтальными поясами рессорный проем, в нижней части которого расположена опорная поверхность с бонками для установки пружин и ограничителями от смещения пружин, наклонные пояса, сопряженные с нижним поясом и горизонтальными опорными участками буксовых проемов, имеющих наружные и внутренние челюстные направляющие, каждый наклонный пояс содержит две вертикальные стенки, соединенные между собой нижней стенкой, отличающаяся тем, что каждый наклонный пояс выполнен с угловым переходом по нижней стенке, направленным внутрь боковой рамы, при этом угол перехода наклонных поясов по нижней стенке составляет диапазон от 160 до 166°.

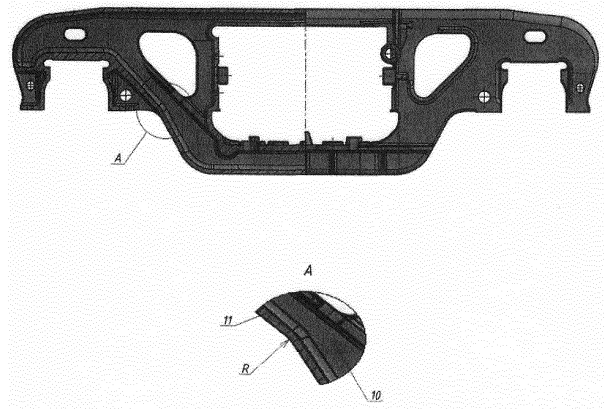
2. Боковая рама тележки грузового железнодорожного вагона по п.1, отличающаяся тем, что расстояние от вертикальной оси боковой рамы до точки углового перехода наклонных поясов по нижней стенке выполнена в диапазоне значений от 600 до 610 мм.

3. Боковая рама тележки грузового железнодорожного вагона по п.1, отличающаяся тем, что угловой переход наклонных поясов по нижней стенке выполнен по радиусу в диапазоне значений от 90 до 110 мм.



Фиг. 1

042045



Фиг. 2



Евразийская патентная организация, ЕАПВ  
Россия, 109012, Москва, Малый Черкасский пер., 2

---