

Опорний ковзун для використання у візку залізничного вагона, що містить:

основу, що має секцію дна та у цілому циліндричну секцію стінки;

ковпак у формі стакану, що має в цілому кругову верхню секцію і у цілому циліндричну секцію стінки, яка йде вниз, що заходить у секцію стінки основи телескопічним чином, із заданим просторовим зазором між ними, що контролюють, так щоб він був у межах від 0,006 дюйма (0,01524 см) до 0,046 дюйма (0,11684 см), щоб забезпечити поліпшені характеристики контролю та впливу візка залізничного вагона, причому верхня поверхня ковпака містить головним чином плоску поверхню, що у цілому розташована по центру, і закруглені крайки, які йдуть від головним чином плоскої поверхні до зовнішньої поверхні в цілому циліндричній секції стінки ковпака; і щонайменше одну гвинтову пружину, передбачену всередині основи, що йде між основою та ковпаком, причому зазначена гвинтова пружина має комбіноване максимально припустиме навантаження орієнтовно від 2500 до 6000 фунтів на дюйм (17,24-41,37 МПа) і довжину переміщення від навантаженої статичної висоти до повністю стиснутої висоти, що становить щонайменше 5/8", причому стінки ковпака і основи виконані так, щоб зберігати перекриття в стані навантаженої статичної висоти і допускати довжину переміщення пружини, що становить щонайменше 5/8", до того як частини ковпака і секції основи упруться одне в одне, та перешкоджати подальшому переміщенню пружини, при цьому внутрішня секція основи і зовнішня сторона ковпака мають засоби блокування для запобігання обертанню ковпака всередині основи, причому основа містить перші отвори в секції дна і відповідні другі отвори в секції стінки, для забезпечення доступу гайкового ключа до головок болтів, введених у перші отвори в секції дна.