

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号
特許第5583623号
(P5583623)

(45) 発行日 平成26年9月3日(2014.9.3)

(24) 登録日 平成26年7月25日(2014.7.25)

(51) Int.Cl.
F 1 5 B 15/22 (2006.01)

F 1
F 1 5 B 15/22 F

請求項の数 3 (全 11 頁)

(21) 出願番号	特願2011-65684 (P2011-65684)	(73) 特許権者	000000929
(22) 出願日	平成23年3月24日 (2011. 3. 24)		カヤバ工業株式会社
(65) 公開番号	特開2012-202446 (P2012-202446A)		東京都港区浜松町二丁目4番1号 世界貿易センタービル
(43) 公開日	平成24年10月22日 (2012.10.22)	(74) 代理人	100075513
審査請求日	平成25年8月8日 (2013.8.8)		弁理士 後藤 政喜
		(74) 代理人	100114236
			弁理士 藤井 正弘
		(74) 代理人	100120260
			弁理士 飯田 雅昭
		(74) 代理人	100137604
			弁理士 須藤 淳
		(72) 発明者	原 貴彦
			東京都港区浜松町二丁目4番1号世界貿易センタービル カヤバ工業株式会社内
			最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 流体圧シリンダのクッション機構

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

シリンダチューブに対するピストンロッドのストローク端付近で前記ピストンロッドを減速させる流体圧シリンダのクッション機構であって、

前記ピストンロッドに設けられるクッションベアリングの外周によって作動流体の流れを絞るクッション間隙と、

前記クッションベアリングの外周との間に前記クッション間隙を画成するクッション間隙画成部材に設けられ前記クッション間隙を迂回する作動油を導くバイパス通路と、

前記クッション間隙画成部材に設けられ前記バイパス通路の通路開口面積を調整するバイパス絞り調整機構と、を備え、

前記バイパス絞り調整機構は、

前記バイパス通路が開口するバルブ収容孔と、

前記バルブ収容孔に収容されてバイパス通路の通路開口面積を増減するスプールと、

前記スプールを支持するセットスクリュと、

前記セットスクリュを螺合させる調整用ネジ孔とを備えることを特徴とする流体圧シリンダのクッション機構。

【請求項 2】

請求項 1 に記載の流体圧シリンダのクッション機構であって、

前記シリンダチューブの内側に介装されるホルダを備え、

前記ホルダに前記バイパス通路が形成されるとともに前記バイパス絞り調整機構が介装

される流体圧シリンダのクッション機構。

【請求項 3】

請求項 2 に記載の流体圧シリンダのクッション機構であって、

前記ホルダの内周面によって前記クッション間隙が画成される流体圧シリンダのクッション機構。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、シリンダチューブにおけるピストンロッドのストローク端付近でピストンロッドを減速させる流体圧シリンダのクッション機構に関するものである。

10

【背景技術】

【0002】

例えば油圧ショベル等に用いられる流体圧シリンダ（油圧シリンダ）にあっては、ピストンロッドのストローク端付近でクッション圧力を発生させてピストンロッドを減速させるクッション機構を備えている。

【0003】

従来、この種のクッション機構として、ピストンロッドがストローク端付近に来たときに、作動流体を通過させるクッション間隙を画成するクッションベアリングと、このクッションベアリングに対峙するように介装されるスペーサ部材とを備えるものがある（特許文献 1 参照）。

20

【0004】

このクッション機構は、ピストンロッドがストローク端付近に来たときに、クッションベアリングがスペーサ部材の内側に入ってクッション間隙が画成され、このクッション間隙が作動流体の流れに抵抗を付与することによってクッション圧力が発生する。

【先行技術文献】

【特許文献】

【0005】

【特許文献 1】特開 2004 - 11781 号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

30

【0006】

しかしながら、このような従来のクッション機構にあっては、クッション間隙を画成するクッションベアリング等の寸法バラツキによってクッション圧力が設定値からズレる可能性がある。

【0007】

本発明は上記の問題点を鑑みてなされたものであり、クッション圧力を調整できる流体圧シリンダのクッション機構を提供することを目的とする。

【課題を解決するための手段】

【0008】

本発明は、シリンダチューブに対するピストンロッドのストローク端付近でピストンロッドを減速させる流体圧シリンダのクッション機構であって、ピストンロッドに設けられるクッションベアリングの外周によって作動流体の流れを絞るクッション間隙と、このクッションベアリングの外周との間にクッション間隙を画成するクッション間隙画成部材に設けられクッション間隙を迂回する作動油を導くバイパス通路と、クッション間隙画成部材に設けられバイパス通路の通路開口面積を調整するバイパス絞り調整機構と、を備える。バイパス絞り調整機構は、バイパス通路が開口するバルブ収容孔と、このバルブ収容孔に収容されてバイパス通路の通路開口面積を増減するスプールと、スプールの支持するセットスクリュと、このセットスクリュを螺合させる調整用ネジ孔とを備える構成とした。

40

【発明の効果】

【0009】

50

本発明によると、調整用ネジ孔に対するセットスクリュの螺合位置を調整することにより、スプールがバルブ収容孔にて変位し、バイパス通路の通路開口面積を変えられる。こうしてクッション圧力が調整されることにより、クッション間隙を画成する部材の寸法バラツキに起因するクッション圧力の過不足が解消される。

【図面の簡単な説明】

【0010】

【図1】本発明の実施形態を示す油圧シリンダの断面図。

【図2】同じく図1の一部を拡大した油圧シリンダの断面図。

【図3】同じくバイパス絞り調整機構の動作を示す図。

【図4】他の実施形態を示す油圧シリンダの断面図。

10

【図5】同じく図4の一部を拡大した油圧シリンダの断面図。

【図6】同じくバイパス絞り調整機構の動作を示す図。

【発明を実施するための形態】

【0011】

以下、本発明の実施形態を添付図面に基づいて説明する。

【0012】

(第1実施形態)

図1に示す油圧シリンダ1は、例えば油圧ショベルのアームシリンダとして用いられる。油圧シリンダ1が伸縮作動することにより、油圧ショベルのアームが回転する。

20

【0013】

油圧シリンダ(流体圧シリンダ)1は、筒状をしたシリンダチューブ10と、このシリンダチューブ10内にロッド室2とエンド室3を仕切るピストン20と、このピストン20に連結されるピストンロッド30とを備える。ロッド室2とエンド室3は、それぞれ図示しない油圧源(作動流体圧源)に連通し、この油圧源から導かれる作動油圧(作動流体圧)によってピストンロッド30が中心軸O方向に移動して伸縮作動する。図1はピストンロッド30がストローク端付近に来た状態を示している。

【0014】

なお、作動油としてオイルの代わりに例えば水溶性代替液等の作動流体を用いても良い。

【0015】

30

円筒状のシリンダチューブ10の端部にはシリンダヘッド40が複数のボルト41を介して締結される。

【0016】

シリンダチューブ10の開口端には、ピストンロッド30を摺動可能に挿通させるシリンダヘッド40が設けられる。

【0017】

シリンダヘッド40は、シリンダ内周面11に嵌合される円筒状のヘッド嵌合部42を有する。ヘッド嵌合部42とシリンダ内周面11の間にシールリング9が介装され、ロッド室2が密封される。

【0018】

40

シリンダヘッド40の内周には、軸受59、サブシール56、メインシール57、ダストシール58がそれぞれ介装され、これらがピストンロッド30のロッド外周面31に摺接する。軸受59がロッド外周面31に摺接することにより、ピストンロッド30がシリンダチューブ10の中心軸O方向に平行移動するように支持される。

【0019】

シリンダヘッド40のフランジ面46には給排口43が開口し、この給排口43に油圧源に連通する図示しない油圧配管が接続される。

【0020】

シリンダヘッド40の内周には、ヘッド環状溝45とヘッド内周面44が形成され、これらとピストンロッド30との間に給排通路5が画成される。ヘッド環状溝45に給排口

50

４３の一端が開口される。ヘッド内周面４４は、中心軸Ｏを中心とする円筒面状に形成される。

【００２１】

図１にてピストンロッド３０が下方に移動する油圧シリンダ１の収縮作動時、油圧源から油圧配管を通して供給される加圧作動油が、給排口４３と給排通路５を通してロッド室２に流入する（図中白抜き矢印参照）。

【００２２】

一方、図１にてピストンロッド３０が上方に移動する油圧シリンダ１の伸張作動時、そのストローク中程では、ロッド室２の作動油が、給排通路５、給排口４３、油圧配管を通して油圧源へと流出する（図中白抜き矢印参照）。

10

【００２３】

油圧シリンダ１にはピストンロッド３０がストローク端付近に来たときにピストンロッド３０を減速させるクッション機構６が設けられる。

【００２４】

クッション機構６は、ピストンロッド３０がストローク端付近に来たときに画成されるクッション間隙８を備える。

【００２５】

ピストンロッド３０には円筒状のクッションベアリング６０が取り付けられる。このクッションベアリング６０は、ピストンロッド３０の端部の外周面に嵌合し、ピストンロッド３０の環状段部３２とピストン２０の上端面２２との間に挟持される。

20

【００２６】

なお、これに限らず、クッションベアリングがピストンロッド３０に一体形成される構成としてもよい。

【００２７】

また、クッションベアリング６０はピストンロッド３０に間隙を持って嵌合し、クッションベアリング６０がピストンロッド３０の半径方向について移動可能にフローティング支持される構成してもよい。

【００２８】

油圧シリンダ１の伸張作動時に、ピストンロッド３０がストローク端付近に来たときに、クッションベアリング６０がヘッド内周面４４の内側に入ることによって、両者の間にクッション間隙８が画成される。クッションベアリング６０がヘッド内周面４４の内側に入ると、ロッド室２の作動油が、クッション間隙８と給排通路５と油圧配管を通して油圧源へと流出する。このクッション間隙８がロッド室２から給排通路５を通して流出する作動油の流れに抵抗を付与し、ロッド室２の圧力（以下、クッション圧力という）が上昇することにより、ピストンロッド３０を減速する。

30

【００２９】

クッションベアリング６０は、その外周面としてベアリング外周面６１を有する。このベアリング外周面６１は中心軸Ｏを中心とする円筒面状に形成される。

【００３０】

ベアリング外周面６１の外径は、ロッド外周面３１の外径より大きく、かつヘッド内周面４４の内径より小さく形成される。ストローク端付近でクッションベアリング６０がヘッド内周面４４に入ることによって、両者の間にクッション間隙８が画成される。

40

【００３１】

クッションベアリング６０には、ベアリング外周面６１を部分的に削除した図示しない割円部（切り欠き）が形成される。ピストンロッド３０がストローク端に近づくのにしたがって、割円部によって画成されるクッション間隙８の流路断面積が漸次減少するようになっている。クッション機構６に要求される減速特性に応じて、クッション間隙８のクリアランス（間隙幅）、割円部の形状が設定される。

【００３２】

しかし、クッション間隙８の微少なクリアランスは、クッション間隙８を画成するベア

50

リング外周面 6 1、ヘッド内周面 4 4 等の寸法バラツキによって設定値からズレる可能性がある。

【 0 0 3 3 】

これに対処して、クッション機構 6 には、クッション間隙 8 を迂回する作動油を導くバイパス通路 5 0 と、このバイパス通路 5 0 の通路開口面積を作業者が調整するバイパス絞り調整機構 6 5 とが設けられる。

【 0 0 3 4 】

バイパス通路 5 0 は、クッション間隙画成部材として設けられるシリンダヘッド 4 0 に形成される通孔 5 1、5 2、切り欠き部 4 8 によって画成される。この通孔 5 1、5 2 は、中心軸 O と平行な直線上に延びるように形成される。通孔 5 1 の一端が給排口 4 3 に開口し、通孔 5 2 の一端が切り欠き部 4 8 を介してロッド室 2 に開口する。これにより、バイパス通路 5 0 は、給排口 4 3 とロッド室 2 を連通する。

【 0 0 3 5 】

油圧シリンダ 1 が最も伸長した状態では、ピストン 2 0 の上端面 2 2 がシリンダヘッド 4 0 の下端面 4 9 に当接するが、切り欠き部 4 8 によってクッション間隙 8 及びバイパス通路 5 0 がロッド室 2 と連通される。

【 0 0 3 6 】

図 2 は図 1 の一部を拡大した断面図である。油圧シリンダ 1 の伸長作動時に、ロッド室 2 の作動油は、図中矢印で示すように、クッション間隙 8 を通るとともに、バイパス通路 5 0 を通って給排口 4 3 へと流れる。

【 0 0 3 7 】

バイパス絞り調整機構 6 5 は、バイパス通路 5 0 の通孔 5 1 と交差するバルブ収容孔 5 3 と、このバルブ収容孔 5 3 に収容されてバイパス通路 5 0 の通路開口面積を可変とするスプール 6 4 と、シリンダヘッド 4 0 に対してスプール 6 4 を支持するセットスクリュ 6 3 と、このセットスクリュ 6 3 を螺合させる調整用ネジ孔 5 4 とを備える。このセットスクリュ 6 3 は、調整用ネジ孔 5 4 に対する螺合位置が作業者によって調整される構成する。

【 0 0 3 8 】

バルブ収容孔 5 3 は、中心軸 O に対して略直交する直線上に延びるように形成され、バイパス通路 5 0 の通孔 5 1 に対しても略直交する。調整用ネジ孔 5 4 は、バルブ収容孔 5 3 と同軸上に形成される。

【 0 0 3 9 】

シリンダヘッド 4 0 には、調整用ネジ孔 5 4 と同軸上に作業穴（ネジ孔）5 5 が形成される。この作業穴 5 5 はシリンダヘッド 4 0 の外壁面に開口し、栓体 7 4 が取り付けられる。この栓体 7 4 は作業穴 5 5 に螺合して取り付けられ、バルブ収容孔 5 3 を閉塞することにより、作動油がバルブ収容孔 5 3 を通って外部へと洩れ出さないようになっている。

【 0 0 4 0 】

スプール 6 4 は、一対のランド部 6 7、6 9 と、このランド部 6 7、6 9 を結ぶ弁軸部 6 8 と有する。このランド部 6 7、6 9 がバイパス通路 5 0（通孔 5 1）を挟んでバルブ収容孔 5 3 に嵌合され、ランド部 6 7、6 9 の軸方向の位置に応じてバイパス通路 5 0 の開口面積を増減する可変絞りを構成する。

【 0 0 4 1 】

セットスクリュ 6 3 は、調整用ネジ孔 5 4 に螺合するヘッド部 7 2 と、スプール 6 4 の端面 6 4 a に当接する軸部 7 0 とを有する。ヘッド部 7 2 の外周には調整用ネジ孔 5 4 に螺合する雄ねじが形成され、ヘッド部 7 2 の端面には工具に係合する工具係合部 7 1 が開口される。例えば、工具係合部 7 1 は六角穴であり、これに係合する工具は六角レンチが用いられる。

【 0 0 4 2 】

スプール 6 4 の端面 6 4 b とバルブ収容孔 5 3 の底部 5 3 a の間にはコイル状のスプリング 6 6 が圧縮して介装される。スプール 6 4 は、このスプリング 6 6 のバネ力によって

10

20

30

40

50

セットスクリュ 6 3 に押し付けられる。

【 0 0 4 3 】

作業者がヘッド部 7 2 の螺合位置を変えてセットスクリュ 6 3 をその軸方向に移動することにより、スプリング 6 6 によってこれに押し付けられるスプール 6 4 が一緒に移動する。これにより、ランド部 6 7、6 9 の一方がバイパス通路 5 0 に臨み、バイパス通路 5 0 の開口面積が減らされるようになっている。

【 0 0 4 4 】

図 3 の (a)、(b) は、図 1 の矢印 A 方向から見た図であり、スプール 6 4 の動作を示しており、斜線部分がバイパス通路 5 0 の開口部 (流路部) を示している。

【 0 0 4 5 】

図 3 の (a) は、スプール 6 4 が全開位置にある様子を示している。この状態では、ランド部 6 7、6 9 がバイパス通路 5 0 の両側に位置しており、バイパス通路 5 0 の開口面積がランド部 6 7、6 9 によって削減されることはない。

【 0 0 4 6 】

図 3 の (b) は、スプール 6 4 が半開位置にある様子を示している。この状態では、ランド部 6 9 がバイパス通路 5 0 に臨んでおり、バイパス通路 5 0 の開口面積がランド部 6 9 によって半分程度削減されている。この状態から、スプール 6 4 が図にて右方向に移動することによってバイパス通路 5 0 の開口面積が増加する一方、左方向に移動することによってバイパス通路 5 0 の開口面積が減少する。

【 0 0 4 7 】

油圧シリンダ 1 の製造時には、油圧シリンダ 1 の組み立て工程が終了した後に、油圧シリンダ 1 の作動特性を測定する試験工程が行われ、作業者がこの測定結果に基づいてバイパス絞り調整機構 6 5 の調整をする調整工程が行われる。

【 0 0 4 8 】

試験工程では、油圧シリンダ 1 を図示しないアクチュエータによって所定の条件で伸縮作動させ、ピストンロッド 3 0 のストロークに応じた伸縮作動速度を測定する。

【 0 0 4 9 】

調整工程では、ストローク端付近の減速度の測定値と設定値との差に応じて、スプール 6 4 の開度が調整される。この調整は、作業者が工具を作業穴 5 5 から差し込んでセットスクリュ 6 3 の工具係合部 7 1 に係合させてセットスクリュ 6 3 を回転し、セットスクリュ 6 3 の螺合位置を変えることによって行われる。

【 0 0 5 0 】

減速度の測定値が設定値より低い場合には、バイパス通路 5 0 の開口面積が所定の基準開度より小さくなるように調整され、クッション圧力が高められる。一方、減速度の測定値が設定値より高い場合には、バイパス通路 5 0 の開口面積が所定の基準開度より大きくなるように調整され、過大なクッション圧力が下げられる。

【 0 0 5 1 】

こうして、油圧シリンダ 1 は、製品毎にバイパス通路 5 0 の開口面積の調整が行われることにより、クッション間隙 8 を画成するベアリング外周面 6 1、ヘッド内周面 4 4 等の寸法バラツキに起因するクッション圧力の過不足が解消され、ストローク端付近の減速度を設定値に近づけられる。

【 0 0 5 2 】

以上のように本実施形態では、シリンダチューブ 1 0 に対するピストンロッド 3 0 のストローク端付近でピストンロッド 3 0 を減速させる流体圧シリンダ 1 のクッション機構 6 であって、作動流体の流れを絞るクッション間隙 8 と、このクッション間隙 8 を迂回する作動油を導くバイパス通路 5 0 と、このバイパス通路 5 0 が開口するバルブ収容孔 5 3 と、このバルブ収容孔 5 3 に収容されてバイパス通路 5 0 の通路開口面積を増減するスプール 6 4 と、スプール 6 4 を支持するセットスクリュ 6 3 と、このセットスクリュ 6 3 を螺合させる調整用ネジ孔 5 4 とを備える構成とした。

【 0 0 5 3 】

10

20

30

40

50

上記構成に基づき、調整用ネジ孔 5 4 に対するセットスクリュ 6 3 の螺合位置を調整することにより、スプール 6 4 がバルブ収容孔 5 3 にて変位し、バイパス通路 5 0 の通路開口面積が変えられる。これにより、バイパス通路 5 0 を流れる作動流体に付与される抵抗が変えられることによってクッション圧力が調整されるため、クッション間隙 8 を画成する部材の寸法バラツキに起因するクッション圧力の過不足が解消される。これにより、クッション間隙 8 を画成する部材の寸法精度を高めることなく、クッション性能のバラツキを抑えられるため、製品のコストダウンがはかれる。

【 0 0 5 4 】

(第 2 実施形態)

次に図 4 ~ 6 に示す他の実施形態を説明する。これは図 1 ~ 3 の実施形態と基本的に同じ構成を有し、相違する部分のみを説明する。なお、前記実施形態と同一構成部には同一符号を付す。

【 0 0 5 5 】

図 4 に示すように、シリンダチューブ 1 0 の内側にホルダ 2 3 が介装される。ホルダ 2 3 は、中心軸 O を中心とする円環状に形成され、シリンダ内周面 1 1 に、シリンダヘッド 4 0 のヘッド嵌合部 4 2 と並んで嵌合される。ホルダ 2 3 は、その下端外周部がシリンダ内周面 1 1 のテーパ面 1 2 に着座し、その上端面にシリンダヘッド 4 0 の下端面 4 7 が当接し、両者の間に挟持される。

【 0 0 5 6 】

なお、ホルダ 2 3 の固定方法については、これに限らず、他に例えば、シリンダヘッド 4 0 とホルダ 2 3 とを図示しないボルトにて固定してもよい。この場合に、シリンダチューブ 1 0 の内面にテーパ面 1 2 を形成する必要がなくなる。

【 0 0 5 7 】

図 5 は図 4 の一部を拡大した断面図である。ホルダ 2 3 の内周面 2 4 は、中心軸 O を中心とする円筒面状に形成される。油圧シリンダ 1 の伸張作動時に、ピストンロッド 3 0 がストローク端付近に来たときに、クッションベアリング 6 0 がホルダ 2 3 の内側に入ることによって、両者の間にクッション間隙 8 が画成される。

【 0 0 5 8 】

クッション間隙画成部材として設けられるホルダ 2 3 にバイパス通路 2 8 が設けられる。このバイパス通路 2 8 は、ホルダ 2 3 に形成される切り欠き部 2 5、通孔 2 6、2 7、切り欠き部 2 9 によって画成される。この通孔 2 6、2 7 は、中心軸 O と平行な直線上に延びるように形成される。通孔 2 6 の一端が切り欠き部 2 5 を介して給排通路 5 に開口し、通孔 2 7 の一端が切り欠き部 2 9 を介してロッド室 2 に開口する。これにより、バイパス通路 2 8 は、給排通路 5 を介して給排口 4 3 とロッド室 2 を連通する。

【 0 0 5 9 】

油圧シリンダ 1 が最も収縮した状態では、ピストン 2 0 の上端面 2 2 がホルダ 2 3 の下端面 3 9 に当接するが、切り欠き部 2 9 によってクッション間隙 8 及びバイパス通路 5 0 がロッド室 2 と連通される。

【 0 0 6 0 】

油圧シリンダ 1 の収縮作動時に、ロッド室 2 の作動油は、図 5 に矢印で示すように、クッション間隙 8 を通るとともに、バイパス通路 2 8 を通って給排通路 5 へと流れる。

【 0 0 6 1 】

図 5 に示すように、バイパス絞り調整機構 6 5 は、バイパス通路 5 0 の通孔 5 1 と交差するバルブ収容孔 3 3 と、このバルブ収容孔 3 3 に収容されてバイパス通路 2 8 の通路開口面積を可変とするスプール 6 4 と、ホルダ 2 3 に対してスプール 6 4 を支持するセットスクリュ 6 3 と、このセットスクリュ 6 3 を螺合させる調整用ネジ孔 3 4 とを備える。このセットスクリュ 6 3 は、調整用ネジ孔 3 4 に対する螺合位置が作業者によって調整される構成する。

【 0 0 6 2 】

ホルダ 2 3 には、バルブ収容孔 3 3 が中心軸 O に対して略直交する直線上に延びるよう

10

20

30

40

50

に形成されるとともに、調整用ネジ孔 3 4 がバルブ収容孔 3 3 と同軸上に形成される。

【 0 0 6 3 】

スプール 6 4 とセットスクリュ 6 3 は前記実施形態と同様の構成を有する。作業者がヘッド部 7 2 の螺合位置を変えてセットスクリュ 6 3 をその軸方向に移動することにより、ランド部 6 7、6 9 の一方がバイパス通路 2 8 に臨み、バイパス通路 2 8 の開口面積が増減するようになっている。

【 0 0 6 4 】

シリンダチューブ 1 0 には、調整用ネジ孔 3 4 と同軸上に作業穴（ネジ孔）5 5 が形成される。この作業穴 5 5 は、その一端がホルダ 2 3 の調整用ネジ孔 3 4 に対峙して開口し、その他端がシリンダチューブ 1 0 の外壁面に開口し、栓体 7 4 が取り付けられる。

10

【 0 0 6 5 】

図 6 の（ a ）、（ b ）は、図 4 の矢印 A 方向から見た図であり、スプール 6 4 の動作を示しており、斜線部分がバイパス通路 2 8 の開口部（流路部）を示している。

【 0 0 6 6 】

図 6 の（ a ）は、スプール 6 4 が全開位置にある様子を示している。この状態では、ランド部 6 7、6 9 がバイパス通路 2 8 の両側に位置しており、バイパス通路 2 8 の開口面積がランド部 6 7、6 9 によって削減されることはない。

【 0 0 6 7 】

図 6 の（ b ）は、スプール 6 4 が半開位置にある様子を示している。この状態では、ランド部 6 9 がバイパス通路 2 8 に臨んでおり、バイパス通路 2 8 の開口面積がランド部 6 9 によって半分程度削減されている。この状態から、スプール 6 4 が図にて右方向に移動することによってバイパス通路 2 8 の開口面積が増加し、左方向に移動することによってバイパス通路 2 8 の開口面積が減少する。

20

【 0 0 6 8 】

以上のように本実施形態では、シリンダチューブ 1 0 の内側に介装されるホルダ 2 3 を備え、このホルダ 2 3 にバイパス絞り調整機構 6 5 が介装される構成とした。

【 0 0 6 9 】

上記構成に基づき、ホルダ 2 3 がシリンダヘッド 4 0 と別体で形成されるため、要求される減速特性に応じたホルダ 2 3 をシリンダチューブ 1 0 の内側に介装することが可能となり、バイパス絞り調整機構 6 5 の交換が容易に行われる。また、ホルダ 2 3 を追加することにより、シリンダヘッド 4 0 の基本形状を変更することなく実施することが可能となり、製品のコストアップを抑えられる。

30

【 0 0 7 0 】

本実施形態では、ホルダ 2 3 の内周面 2 4 によってクッション間隙 8 が画成される構成とした。

【 0 0 7 1 】

上記構成に基づき、流体圧シリンダ 1 にクッション機構 6 を備える必要がない場合には、ホルダ 2 3 を外すことによって容易に対応できる。また、ホルダ 2 3 を交換することにより、クッション間隙 8 のクリアランスを容易に変更できる。

【 0 0 7 2 】

なお、本発明は、流体圧シリンダの収縮作動時におけるピストンロッドのストローク端付近でピストンロッドを減速させるクッション機構（図示せず）に適用することもできる。

40

【 0 0 7 3 】

本発明は上記の実施形態に限定されずに、その技術的な思想の範囲内において種々の変更がなしうことは明白である。

【 符号の説明 】

【 0 0 7 4 】

1 油圧シリンダ（流体圧シリンダ）

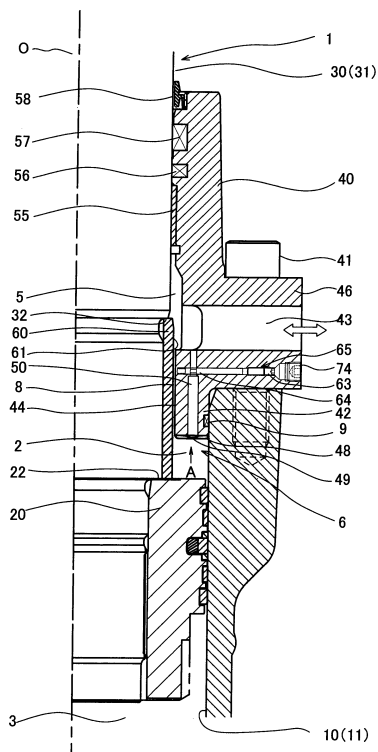
5 給排通路

50

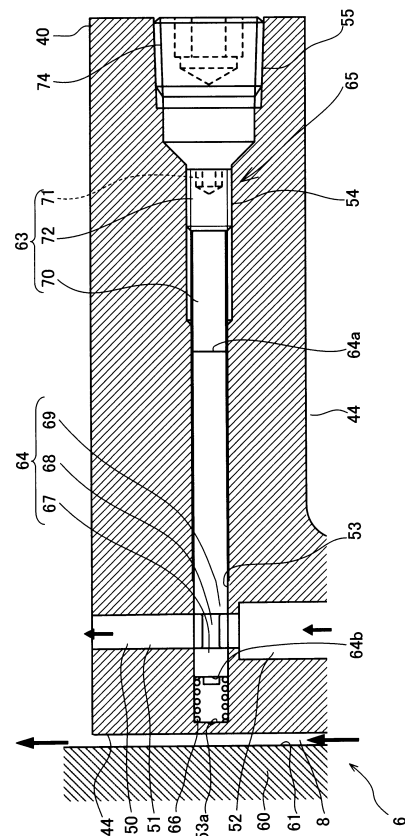
- 6 クッション機構
- 8 クッション間隙
- 10 シリンダチューブ
- 23 ホルダ(クッション間隙画成部材)
- 28、50 バイパス通路
- 33、53 バルブ収容孔
- 34、54 調整用ネジ孔
- 55 作業穴
- 30 ピストンロッド
- 40 シリンダヘッド(クッション間隙画成部材)
- 43 給排口
- 60 クッションベアリング
- 61 ベアリング外周面
- 63 セットスクリュ
- 64 スプール
- 65 バイパス絞り調整機構
- 66 スプリング

10

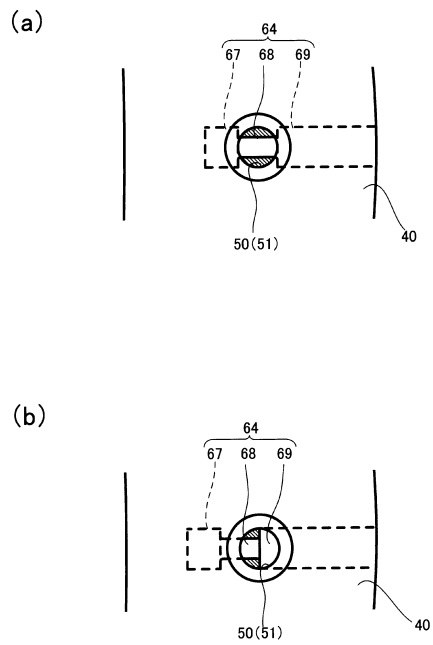
【図1】



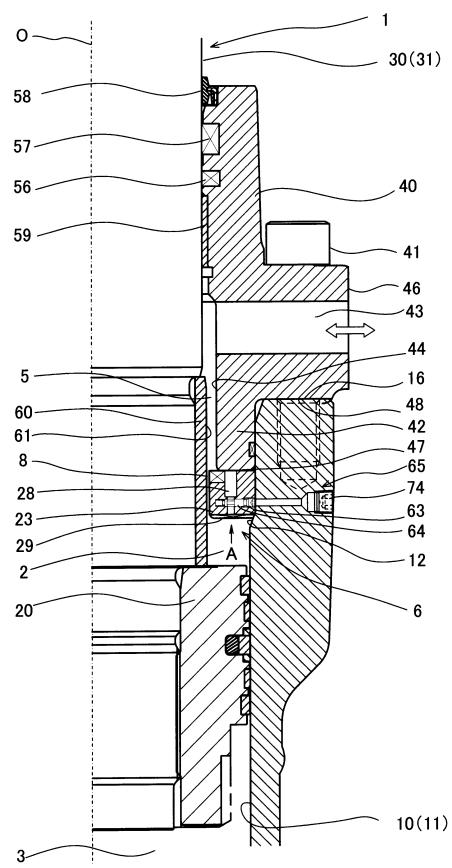
【図2】



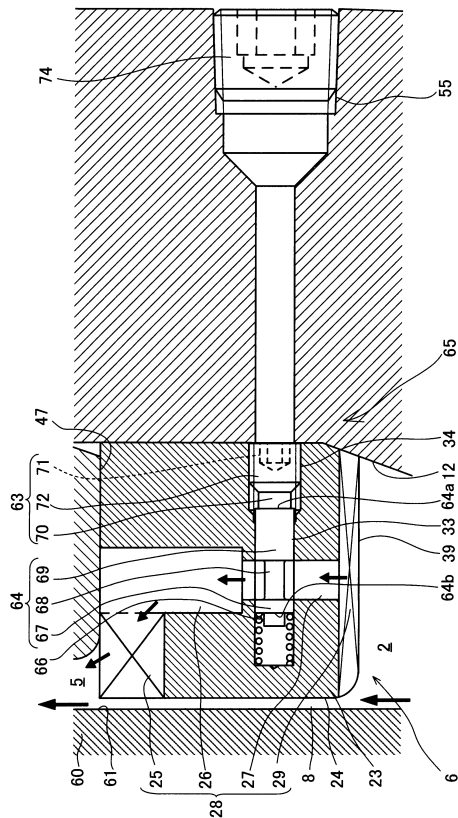
【図 3】



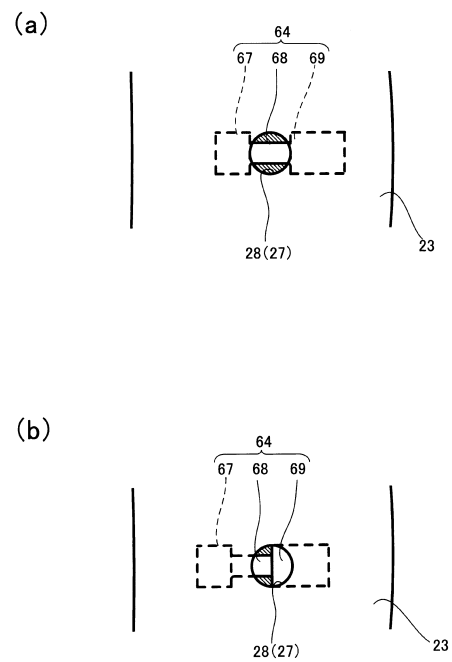
【図 4】



【図 5】



【図 6】



フロントページの続き

審査官 北村 一

- (56)参考文献 実開昭61-049104(JP,U)
実開昭62-040304(JP,U)
実開平01-171904(JP,U)
実開昭58-169204(JP,U)
特開2009-287714(JP,A)
特開平02-212611(JP,A)
特開2012-202445(JP,A)

- (58)調査した分野(Int.Cl., DB名)
F15B 15/22