



ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА
ПО ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ,
ПАТЕНТАМ И ТОВАРНЫМ ЗНАКАМ

(12) ОПИСАНИЕ ПОЛЕЗНОЙ МОДЕЛИ К ПАТЕНТУ

(21), (22) Заявка: 2004120116/22, 07.07.2004

(24) Дата начала отсчета срока действия патента:
07.07.2004

(45) Опубликовано: 20.12.2004

Адрес для переписки:

105425, Москва, Сиреневый б-р, 12, корп.1,
кв.50, пат.пов. Т.Г. Горячкиной, рег.№ 152

(72) Автор(ы):

Блудов М.Б. (RU),
Гучков А.К. (RU),
Питеев Н.И. (RU),
Радыгин Ю.Н. (RU)

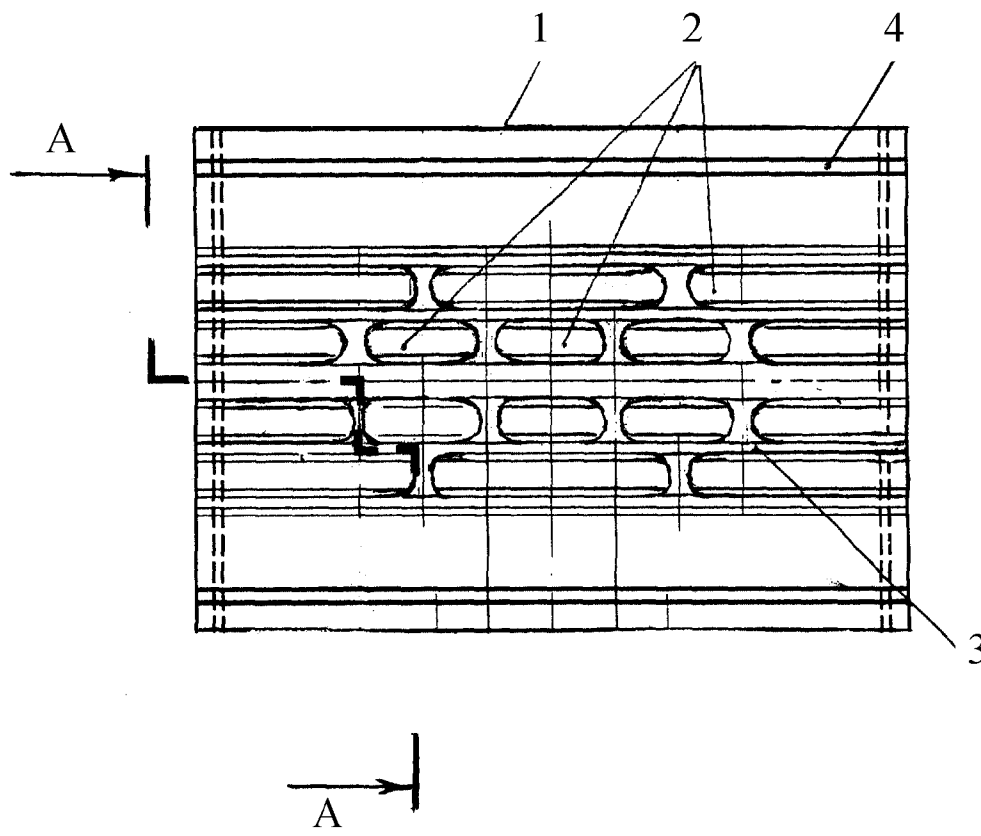
(73) Патентообладатель(и):

Открытое акционерное общество
"Асбестовые и резиновые технические
изделия" (RU)

(54) ПРОКЛАДКА ПОДРЕЛЬСОВАЯ ЦП 538

Формула полезной модели

Прокладка подрельсовая, содержащая упругий элемент прямоугольной формы, на внешней поверхности которого выполнены профильные пазы и выступы лабиринтного типа, отличающаяся тем, что в ней упругий элемент выполнен из полимерного композита толщиной, равной 10 мм.



Полезная модель относится к резинотехническим изделиям, а более конкретно к элементам рельсового скрепления, и может быть использована автономно в качестве прокладки-амортизатора, а также в качестве одного из упругих элементов в производстве комбинированных многослойных прокладок.

Известны прокладки резиновые, резинокордные, выполненные в виде упругих элементов, на внешней поверхности которых выполнены продольные канавки, имеющие кольцеобразное (круглое) или квадратно-поперечное сечение.

Известные прокладки обладают высокими квалификационными качествами.

Выполнение продольных канавок на поверхности упругого элемента значительно повышает его амортизационные свойства. Однако взаимное расположение канавок выполнено недостаточно оптимально, что неизбежно приводит к снижению эксплуатационной стойкости прокладки.

Наиболее близкой к предлагаемой прокладке, является прокладка -амортизатор подрельсовая, содержащая упругий элемент прямоугольной формы, на внешней поверхности которого выполнены профильные пазы и выступы лабиринтного типа (см. Патент на ПМ №36838 приоритет 06.11.2003г.)

Такая прокладка также обладает высокими эксплуатационными качествами, однако она не обладает высокой износо- и эксплуатационной стойкостью так как в процессе эксплуатации возможно смещение и вибрация прокладки, что приводит к нежелательным последствиям.

Технической задачей настоящей полезной модели является создание универсальной прокладки подрельсовой с повышенными эксплуатационными характеристиками.

Технический результат достигается тем, что в прокладке подрельсовой, содержащей упругий элемент прямоугольной формы, на внешней поверхности которого выполнены профильные пазы и выступы лабиринтного типа, упругий элемент выполнен из полимерного композита толщиной равной 10мм.

Полезная модель поясняется чертежом, где на фиг.1 представлен общий вид прокладки, на фиг.2 - разрез А-А.

Прокладка содержит упругий элемент 1 прямоугольной формы, на внешней поверхности которого выполнены продольные выступы 2 и продольные впадины 3, расположенные на равном расстоянии друг от друга. Вдоль каждой из продольных сторон прямоугольника упругого элемента 1 выполнены канавки 4. Продольные выступы 2 и продольные впадины 3 сгруппированы, размещены в середине прямоугольного упругого элемента 1 на расстоянии от канавок 4. Прокладка выполнена из полимерного композита с оптимальной толщиной предлагаемой, равной 10 мм.

Устройство функционирует следующим образом.

Подрельсовая прокладка расположена между двумя металлическими деталями рельсового скрепления и воспринимает значительные нагрузки при движении поездов как на низких скоростях, так и при движении высокоскоростных поездов.

Предлагаемая конструкция прокладки за счет уменьшения стандартной толщины упругого элемента именно до величины 10мм позволяет исключить смещение и вибрацию прокладки в процессе эксплуатации. При сжатии прокладки толщиной именно 10 мм ни в одной из точек соприкосновения не возникает концентрации напряжения благодаря оптимальной толщине, что значительно повышает ее эксплуатационные качества. Технический

результат настоящей полезной модели достигается за счет лабиринтного рисунка выступов округлой формы и оптимальной для конструкции рельсового скрепления

подобранной толщины, снижает ее остаточные деформации и увеличивает срок службы подрельсовых прокладок.

Таким образом, предложенная конструкция прокладки обеспечивает ее повышенные эксплуатационные качества и увеличение срока ее эксплуатации.

(57) Реферат

Полезная модель относится к резинотехническим изделиям, а более конкретно к элементам нащпального крепления, и может быть использована автономно в качестве прокладки-амортизатора, а также в качестве одного из упругих элементов в производстве комбинированных многослойных прокладок.

Техническая задача - создание универсальной прокладки-амортизатора с повышенными эксплуатационными характеристиками.

Прокладка содержит упругий элемент из полимерного композита прямоугольной формы, на внешней поверхности которого выполнены пазы и выступы лабиринтного типа, а толщина упругого элемента равна 10 мм.

РЕФЕРАТ

Полезная модель относится к резинотехническим изделиям, а более конкретно к элементам нащипального крепления, и может быть использована автономно в качестве прокладки-амортизатора, а также в качестве одного из упругих элементов в производстве комбинированных многослойных прокладок.

Техническая задача - создание универсальной прокладки-амортизатора с повышенными эксплуатационными характеристиками.

Прокладка содержит упругий элемент из полимерного композита прямоугольной формы, на внешней поверхности которого выполнены пазы и выступы лабиринтного типа, а толщина упругого элемента равна 10 мм. 1 илл.

2004120116

ПРОКЛАДКА ПОДРЕЛЬСОВАЯ

Полезная модель относится к резинотехническим изделиям, а более конкретно к элементам рельсового скрепления, и может быть использована автономно в качестве прокладки-амортизатора, а также в качестве одного из упругих элементов в производстве комбинированных многослойных прокладок.

Известны прокладки резиновые, резинокордные, выполненные в виде упругих элементов, на внешней поверхности которых выполнены продольные канавки, имеющие кольцеобразное (круглое) или квадратно-поперечное сечение.

Известные прокладки обладают высокими квалификационными качествами. Выполнение продольных канавок на поверхности упругого элемента значительно повышает его амортизационные свойства. Однако взаимное расположение канавок выполнено недостаточно оптимально, что неизбежно приводит к снижению эксплуатационной стойкости прокладки.

Наиболее близкой к предлагаемой прокладке, является прокладка - амортизатор подрельсовая, содержащая упругий элемент прямоугольной формы, на внешней поверхности которого выполнены профильные пазы и выступы лабиринтного типа (см. Патент на ПМ № 36838 приоритет 06.11.2003г.)

Такая прокладка также обладает высокими эксплуатационными качествами, однако она не обладает высокой износо- и эксплуатационной стойкостью так как в процессе эксплуатации возможно смещение и вибрация прокладки, что приводит к нежелательным последствиям.

Технической задачей настоящей полезной модели является создание универсальной прокладки подрельсовой с повышенными эксплуатационными характеристиками.

Технический результат достигается тем, что в прокладке подрельсовой, содержащей упругий элемент прямоугольной формы, на внешней поверхности которого выполнены профильные пазы и выступы лабиринтного типа, упругий элемент выполнен из полимерного композита толщиной равной 10мм.

Полезная модель поясняется чертежом, где на фиг.1 представлен общий вид прокладки, на фиг.2 – разрез А-А.

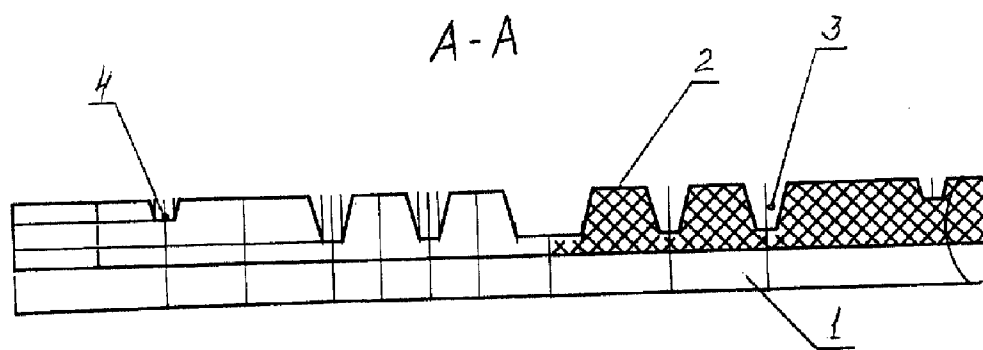
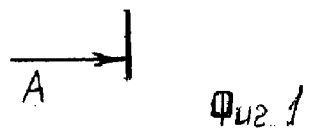
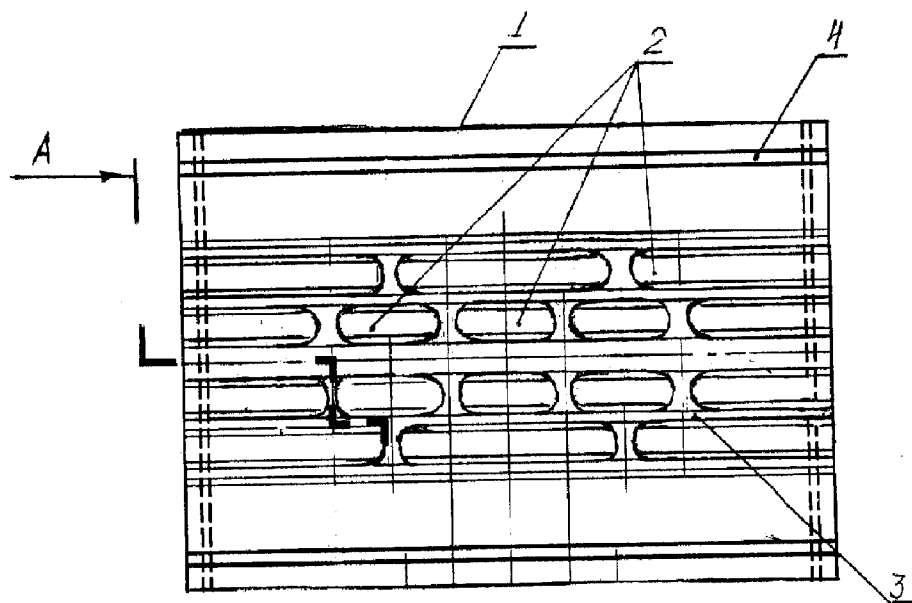
Прокладка содержит упругий элемент 1 прямоугольной формы, на внешней поверхности которого выполнены продольные выступы 2 и продольные впадины 3, расположенные на равном расстоянии друг от друга. Вдоль каждой из продольных сторон прямоугольника упругого элемента 1 выполнены канавки 4. Продольные выступы 2 и продольные впадины 3 сгруппированы, размещены в середине прямоугольного упругого элемента 1 на расстоянии от канавок 4. Прокладка выполнена из полимерного композита с оптимальной толщиной предлагаемой, равной 10 мм.

Устройство функционирует следующим образом.

Подрельсовая прокладка расположена между двумя металлическими деталями рельсового скрепления и воспринимает значительные нагрузки при движении поездов как на низких скоростях, так и при движении высокоскоростных поездов. Предлагаемая конструкция прокладки за счет уменьшения стандартной толщины упругого элемента именно до величины 10мм позволяет исключить смещение и вибрацию прокладки в процессе эксплуатации. При сжатии прокладки толщиной именно 10 мм ни в одной из точек соприкосновения не возникает концентрации напряжения благодаря оптимальной толщине, что значительно повышает ее эксплуатационные качества. Технический

результат настоящей полезной модели достигается за счет лабиринтного рисунка выступов округлой формы и оптимальной для конструкции рельсового скрепления подобранной толщины, снижает ее остаточные деформации и увеличивает срок службы подрельсовых прокладок.

Таким образом, предложенная конструкция прокладки обеспечивает ее повышенные эксплуатационные качества и увеличение срока ее эксплуатации.



$\Phi_{u2.2}$