

POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 40358

Kl. 20 e, 25

Władysław Piątkowski

Łódź, Polska

Tadeusz Piątkowski

Łódź, Polska

Szymon Owsiejczyk

Łódź, Polska

Zderzak wagonowy z amortyzatorami gumowymi

Patent trwa od dnia 5 marca 1957 r.

Przedmiotem wynalazku jest kolejowy zderzak wagonowy zaopatrzony w kilkakrotnie podtoczony i dociskany do talerza zderzakowego trzon, którego płaszczyzny oporowe współpracują z pierścieniami, dociskającymi umieszczone między tymi pierścieniami i tulejami oporowymi gumowe amortyzatory, wykonane w postaci tulei gumowych lub zestawów pojedynczych pierścieni gumowych bądź też z zestawów pojedynczych amortyzatorów gumowych, wykonanych w postaci nasadek gumowych osadzonych dwustronnie na rdzeniu metalowym. Taki układ amortyzatorów gumowych zapewnia przeniesienie dużej siły ściskającej przy stosunkowo małym nacisku wstępnym, znaczenie mniejszym od dopuszczalnego dla sprężyn stalowych.

Przedmiot wynalazku uwidoczniono w przykładowym wykonaniu na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia zderzak z dwoma amortyzatorami w przekroju podłużnym, a fig. 2 — przekrój podłużny zderzaka z trzema amortyzatorami gumowymi.

Jak uwidoczniono na fig. 1 i 2, w znanej teleskopowej obudowie zderzaka wagonowego jest osadzony trzon 3, który posiada jedno lub kilka podtoczeń, których płaszczyzny oporowe współpracują z nałożonymi na ten trzon pierścieniami oporowymi 2. Współśrodkowo z trzonem 3 i pierścieniami 2 są osadzone tuleje oporowe 1, zaopatrzone w kołnierze. Między kołnierzami tulei oporowych i pierścieniami oporowymi są osadzone amortyzatory gumowe 4, 5, 6 wykonane

w postaci gumowych tulei bądź zestawów znanych pojedynczych amortyzatorów pierścieniowych.

Jak uwidoczniło na fig. 2, w przypadku zadziałania siły ściskającej na zderzak najpierw ulegną ugięciu amortyzatory 4 i 5, po czym nastąpi ugięcie amortyzatora 6, naciskanego przez płaszczyznę oporową podtoczenia przesuwającego się trzonu zderzakowego. Przez dostosowanie wielkości trzona zderzakowego do długości amortyzatorów i tulei oporowych można zapewnić jednoczesną pracę wszystkich amortyzatorów lub kolejne ich ściskanie, po którym w czasie trwania siły ściskającej wszystkie amortyzatory pracują razem.

Tuleja oporowa 1 poza powyżej wymienioną rolę środkowego prowadzenia amortyzatorów zabezpiecza zwłaszcza amortyzator 4 przed niszczeniem go podczas ściskania przez środkową część obudowy zderzaka.

Zderzaki według wynalazku mogą być zaopatrzone w kilka lub kilkanaście amortyzatorów, w zależności od potrzeby.

Opisany wyżej zestaw amortyzujący może

być także stosowany w urządzeniach dźwigowych, prasach, młotach i podobnych maszynach.

Zamiast opisanych amortyzatorów gumowych urządzenie według wynalazku może posiadać sprężyny zwojowe.

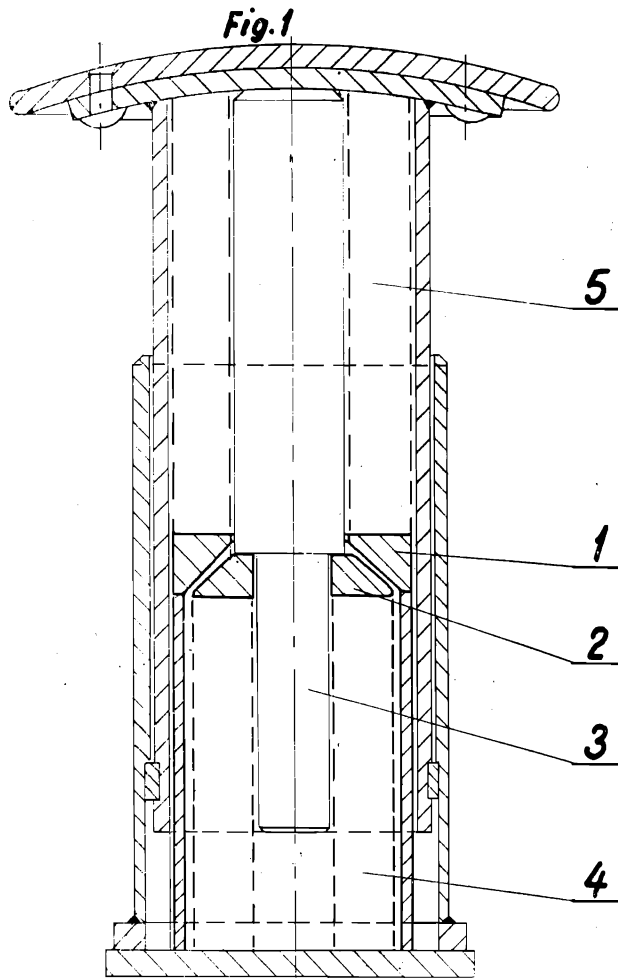
Zastrzeżenia patentowe

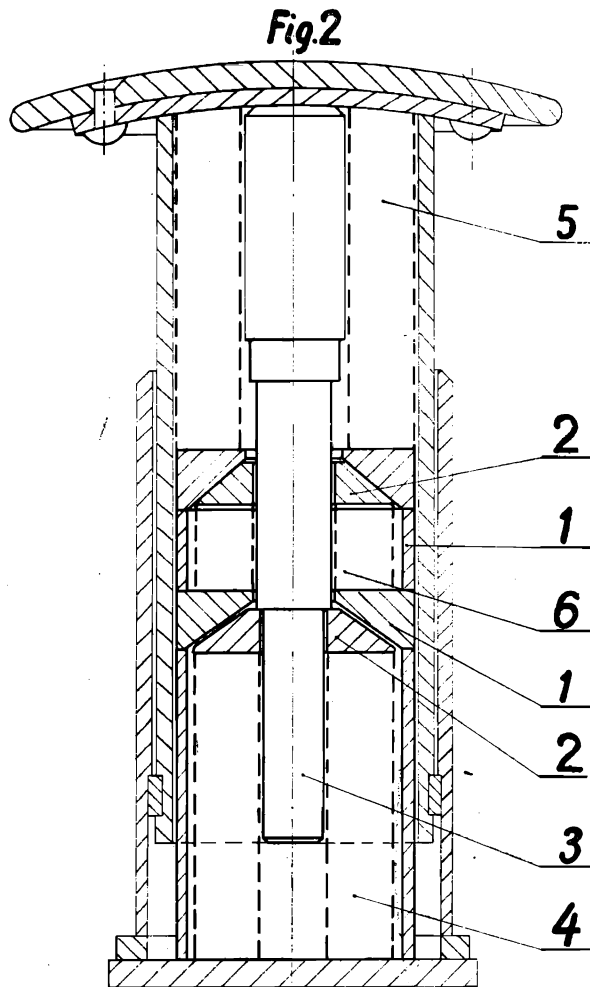
1. Zderzak wagonowy z amortyzatorami gumowymi, znamienny tym, że posiada kilkakrotnie podtoczony i współpracujący z talerzem zderzakowym trzon, którego płaszczyzny oporowe dociskają za pośrednictwem pierścieni oporowych amortyzatory gumowe.
2. Zderzak według zastrz. 1 znamienny tym, że posiada tuleje oporowe zaopatrzone w kołnierze, które wraz z pierścieniami oporowymi obejmują amortyzatory gumowe.

Władysław Piątkowski

Tadeusz Piątkowski

Szymon Owsiejczyk





BIBLIOTEKA
Urzędu Patentowego
Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej