

B 61g M/08.



POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 45036

Kl. 20 e, 25

Centralne Biuro Konstrukcyjne Przemysłu Taboru Kolejowego*)

Przedsiębiorstwo Państwowe

Poznań, Polska

Zderzak kolejowy z amortyzatorem gumowym

Patent trwa od dnia 5 marca 1959 r.

Przedmiotem wynalazku jest zderzak kolejowy z amortyzatorem gumowym zaopatrzonym w pierścien oporowy oraz trzon dociskowy, których płaszczyzny oporowe współpracują z talerzami dociskowymi, ściskającymi umieszczone między tymi talerzami dociskowymi gumowe amortyzatory, wykonane w postaci pierścieni gumowych, przedzielonych miseczkami z wytłoczeniem współśrodkowym, dającym prowadzenie i samocentrowanie się pierścieni gumowych. Powyższy układ amortyzatorów gumowych zapewnia przenoszenie dużych sił zderzakowych.

Znane zderzaki tego samego rodzaju posiadają wielokrotnie podtoczony i współpracujący z talerzem zderzakowym trzon, którego płaszczyzny oporowe dociskają za pomocą pierścieni oporowych amortyzatory gumowe, umieszczone

między tymi pierścieniami i tulejami oporowymi.

W stosunku do tego znanego zderzaka przedmiot wynalazku posiada prostą konstrukcję zapewniającą bardziej prawidłową pracę amortyzatorów i zmniejszającą ciężar całego zderzaka.

Przedmiot wynalazku przedstawiony jest na rysunku, na którym uwidoczniony jest zderzak z dwoma amortyzatorami w przekroju podłużnym.

Jak widać na rysunku w powszechnie obecnie stosowanej obudowie zderzaka wagonowego znajduje się ustalony za pomocą kołka 9 trzon dociskowy 6, na którym osadzony jest talerz dociskowy 3, dociskający amortyzatory gumowe 2, wykonane w postaci pierścieni gumowych oddzielonych od siebie miseczkami 1, tworząc w ten sposób układ sprężysty.

Drugi układ składa się z pierścienia oporowe-

*) Właściciel patentu oświadczył, że twórcą wynalazku jest mgr. inż. Leszek Tazbir.

go 4, talerza dociskowego 5 oraz pierścieni gumowych 7 oddzielonych od siebie miseczkami 8. Środkowe prowadzenie talerza dociskowego 5 zapewnia trzon dociskowy 6. Miseczki 1 oddzielające pierścienie gumowe 2 oraz miseczki 8 oddzielające pierścienie gumowe 7, dzięki współśrodkowym wytłoczeniom obwodowym zapewniają osłowe położenie współpracujących części amortyzatora.

Jak wynika z rysunku, z chwilą przyłożenia do tarczy zderzaka 10 siły ściskającej ugięciu ulegają jednocześnie amortyzatory 2, dociskane przez tuleję zderzakową 11 do talerza dociskowego 3 unieruchomionego przez trzon dociskowy 6 oraz amortyzatory 7 ściskane talerzem dociskowym 5 przez nieruchomo zamocowany pierścień oporowy 4.

Skok zderzaka trwa od chwili oparcia się części obwodowej tulei zderzakowej 11 o płytę zderzakową 14, co zabezpiecza gumowe amortyzatory przed całkowitym zgnieceniem, zwiększając tym samym ich trwałość.

Opisany powyżej wynalazek może być ponadto stosowany w innych urządzeniach, w których zachodzi konieczność tłumienia szkodliwych uderzeń lub wstrząsów np. w młotach, ruchomych urządzeniach dźwigowych itd.

Zastrzeżenie patentowe

Zderzak kolejowy z amortyzatorem gumowym, znamienny tym, że w tulei zderzakowej jest osadzony pierścień oporowy (4), który współpracuje z pierścieniem dociskowym (5) zestawu amortyzatorów gumowych (7), prowadzonym na ustalonym za pomocą kołka (9) trzonie dociskowym (6), na którym jest nasadzony talerz dociskowy (3) zestawu amortyzatorów gumowych (2).

Centralne Biuro Konstrukcyjne
Przemysłu Taboru Kolejowego

Przedsiębiorstwo Państwowe

