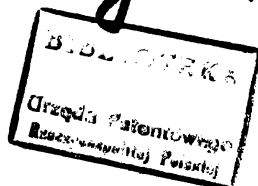


Warszawa, dnia 10 lutego 1954 r



B60g 13/04



POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ OPIS PATENTOWY

Nr 35709

Kl. 63 c, 42

Główny Instytut Mechaniki

(Warszawa, Polska)

Amortyzator wału napędowego

Udzielono patentu z mocą od dnia 20 maja 1950 r.

Celem tłumienia uderzeń w pojazdach mechanicznych wały napędowe są dzielone i zaopatrzone w tarcze ze skośnymi kłami dociskane do siebie przez sprężyny śrubowe.

Przy pracujących bez osłon wałach napędowych umieszczenie takich amortyzatorów sprawia trudności, a możliwość łatwego ich zanieczyszczenia ogranicza ich zdolność użycia. Aby temu zapobiec według wynalazku kły i sprężyny umieszczone są w zamkniętej i wypełnionej olejem obudowie, połączonej na stałe z jedną częścią wału.

Na rysunku przedstawiono przykład wykonania wynalazku. Na części 1 wału napędowego od strony skrzynki biegów zaklinowana jest cylindryczna obudowa amortyzatora 2, posiadająca na stronie wewnętrznej uzębienie 3, z którym łączy się tarcza 4 ze skośnymi kłami 5 również uzębiona. Do kłów 5 dociskane są odpowiadające im kły 6 części przesuwnej 7 umieszczonej w obudowie. Dociskanie to odbywa się za pomocą sprężyny śrubowej 8. Część przesuwna 7 posiada na stronie wewnętrznej uzębienie 9, zazębiające się

z uzębieniem 10 tulei 11. Tuleja 11 łączy się za pomocą zębów beczkowatych 12 z drugą częścią 13 wału napędowego łączącą amortyzator z kołami pojazdu. Obudowa amortyzatora 2 jest wypełniona olejem, zamknięta i uszczelniona za pomocą uszczelki 14. Wskutek szczególnego ukształtowania zębów 12 oraz ich luzu rosnącego wraz z oddaleniem się kłów 5, 6 od siebie część 13 wału napędowego może się obrócić o pewien kąt w stosunku do obudowy amortyzatora 2, a tym samym w stosunku do części 1 wału.

Zastrzeżenia patentowe

1. Amortyzator wału napędowego, przy którym kły połączone z końcami wałów są dociskane do siebie sprężynami śrubowymi, znamieny tym, że skośne kły (5, 6) i sprężyna śrubowa (8) umieszczone są w obudowie (2) połączonej na stałe z częścią (1) wału napędowego, przy czym skośne kły (5) tarczy (4) są połączone za pomocą uzębienia (3) z obudową (2) amortyzatora, zaś kły (6) umieszczone na części prze-

suwnej (7), będącej pod napięciem sprężyny śrubowej (8), są połączone przesuwnie za pomocą uzębienia (9) z uzębieniem (10) tulei (11) połączonej przez uzębienie (12) z częścią (13) wału napędowego.

2. Amortyzator według zastrz. 1, znamienny tym, że obudowa (2) amortyzatora jest wypełniona olejem i uszczelniona.

Główny Instytut Mechaniki

