

12 lutego 1932 r.

B61f 17/22

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 15224.

Kl. 20 d 18.

Firma Alex. Friedmann
(Wiedeń, Austrija).

Urządzenie do smarowania osi w maźnicach pojazdów kolejowych.

Zgłoszono 10 września 1929 r.

Udzielono 5 grudnia 1931 r.

Pierwszeństwo: 11 września 1928 r. (Austrija).

W niektórych urządzeniach do smarowania osi w maźnicach wagonów kolejowych zastosowany jest pierścień albo tarcza smarująca, napędzana przez obracający się czop. Pierścień ten albo tarcza zanurza się w smarze i doprowadza go do góry do rynienki, prowadzącej do panewki. Tego rodzaju korzystne skądinąd urządzenia mają jednak tę wadę, że umieszczona blisko rynienki smarującej tarcza wprowadza do niej faktycznie tylko niewielką ilość dostarczanego smaru, a dopływ jego odbywa się powoli i nie pod ciśnieniem. W tych urządzeniach musi być zachowana pewna minimalna odległość górnej ścianki maźnicy od panewki, wskutek czego górna część maźnicy winna być zwiększona.

Wynalazek niniejszy usuwa te wady dzięki zastosowaniu urządzenia do smarowania osi w maźnicach wagonów kolejowych, w którym tarcza, wprowadzona w ruch obrotowy i dostarczająca smar do panewki, jest umieszczona w wydrążonej pokrywie maźnicy, przyczem wydrążenie pokrywy w swej górnej części posiada kształt szczeliny, potrzebnej do przechodzenia tarczy; w pobliżu szczeliny tej znajdują się wyloty rurek, doprowadzających smar do miejsc jego zużycia.

Smar, przylegający do tarczy wskutek przyczepności, zostaje podczas obrotu tej tarczy doprowadzany do góry, a dzięki zwężeniu wydrążenia w górnej części pokrywy powstaje ciśnienie, wskutek którego smar

zostaje doprowadzony do miejsc zużycia. Ciśnienie to już przy niewielkiej liczbie obrotów osi wystarcza, aby zapewnić duży dopływ smaru do trących się powierzchni. Wykonanie pokrywy ze specjalnem wydrążeniem pozwala na stosowanie tego rodzaju urządzeń w maźnicach zwykłej budowy przez zastąpienie pokrywy zwykłej pokrywą, ukształtowaną według wynalazku.

Fig. 1—5 rysunku przedstawiają dwa przykłady wykonania wynalazku w przekrojach i widokach zprzodu.

Cyfra 1 oznacza czop osi, cyfra 2 — panewkę maźnicy, cyfra 3 — maźnicę, cyfra 4 — pokrywę maźnicy. Na pokrywie 4 maźnicy jest osadzona na czopie 5 tarcza 6, która jest luźno połączona z czopem osi zapomocą zabieraka 7, wsuniętego w podłużny otwór 6a tarczy i umieszczonego w czopie osi. Oś obrotu tarczy 6 jest nieco niżej położona, niż oś obrotu czopa osi, dzięki czemu tarcza ta zanurza się głębiej w smar bez potrzeby nadmiernego powiększania górnej części maźnicy. Tarcza 6 obraca się w pokrywie 4 o specjalnem wydrążeniu, które w swej górnej części pomiędzy komorami 9 i 9a jest zwężone i posiada kształt szczeliny, zaledwie przepuszczającej tarczę. W komorach 9 względnie 9a, w zależności od kierunku obrotu tarczy, zbiera się smar i spływa przez rurkę 10 względnie 10a do komory 11 nad panewką 2.

Całe urządzenie do smarowania może być zdjęte wraz z pokrywą; przy ponownem jego zakładaniu należy zwrócić jedynie uwagę na to, aby zabierak 7 był wsunięty w otwór 6a. Narządy, służące do przeniesienia ruchu obrotowego czopa osi na tarczę, mogą być rozmaite. Przy odpowiedniem

ukształtowaniu tarczy 6 oraz umieszczeniu jej osi w jednej linii z osią czopa 1, zabierak 7 może być osadzony w osi czopa. Aby ułatwić wprowadzenie tarczy do wydrążonej pokrywy, ścianka tej pokrywy od strony czopa posiada owalny lub kanciasty otwór. Tarcza zatem w odpowiednich miejscach jest odsłonięta, co jednak niema wpływu na jej działanie. Urządzenie do smarowania działa przy poruszaniu się wagonu naprzód i wtył w ten sposób, że obracająca się tarcza 6 podnosi do góry smar, przyczem część tego smaru jest wtłaczana do coraz bardziej zwężającego się wydrążenia pokrywy i wprowadzana pod coraz bardziej wzrastającym ciśnieniem, zależnie od liczby obrotów osi 1, do komory 9 względnie 9a, a następnie, przez rurkę 10 względnie 10a, — do przestrzeni, znajdującej się powyżej panewki osi.

Zastrzeżenie patentowe.

Urządzenie do smarowania osi w maźnicach pojazdów kolejowych z obracającą się tarczą, doprowadzającą smar do panewki, umieszczoną w wydrążonej pokrywie, znamienne tem, że obejmujące pierścieniowo tarczę (6) wydrążenie (8) pokrywy zwęża się w swej górnej części, tworząc szczelinę zaledwie wystarczającą do przejścia tarczy (6), przyczem w pobliżu szczeliny tej, w miejscach bezpośrednio sąsiadujących z miejscem zużycia smaru, znajdują się wyloty rurek (10, 10a), doprowadzających smar.

Firma Alex. Friedmann.

Zastępca: Inż. M. Brokman,
rzecznik patentowy.

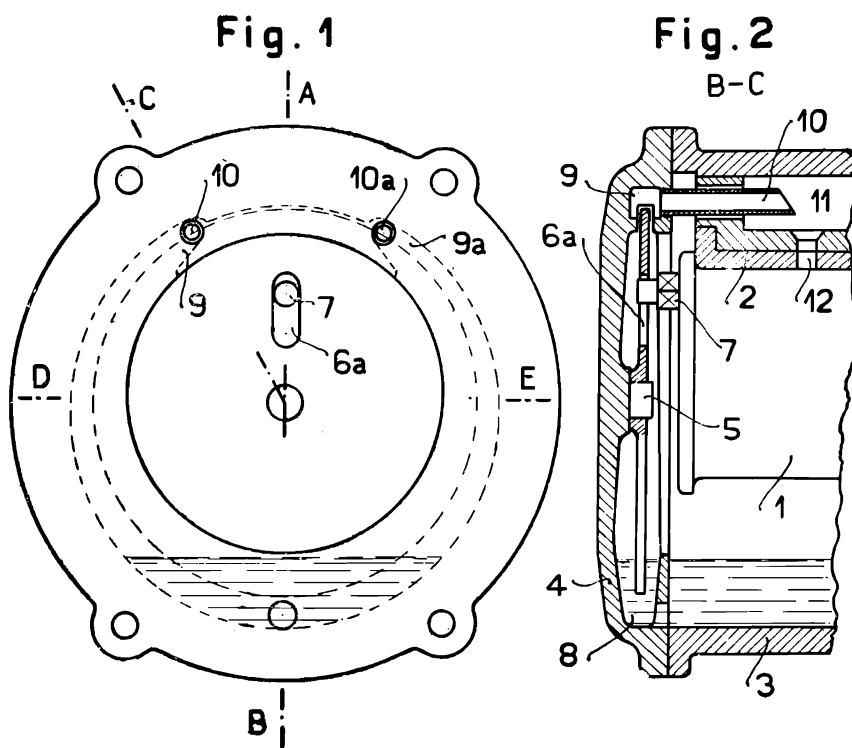


Fig. 3
A-B

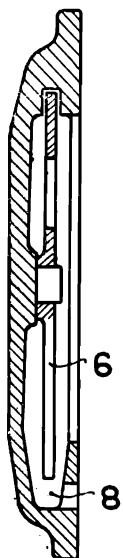


Fig. 4
D-E

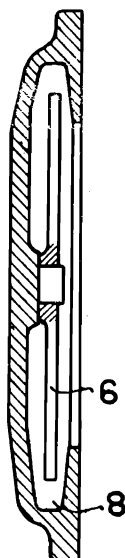
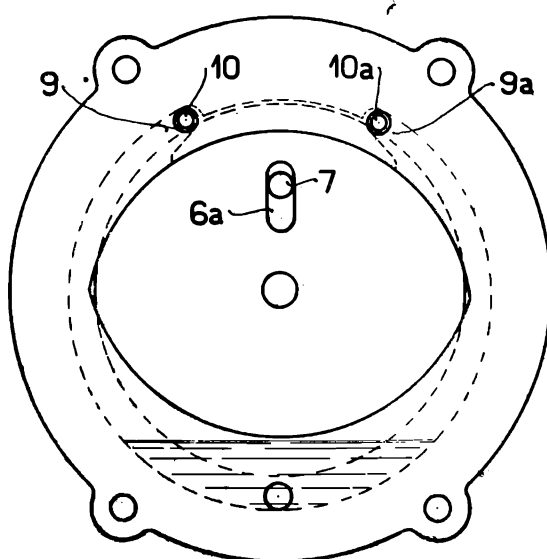


Fig. 5



UZUPEŁNIENIE

do opisu patentowego Nr 15224.

Na mocy orzeczenia Wydziału Spraw Spornych z dnia 8 maja 1934 r. patent Nr 15224 został częściowo unieważniony przez nadanie zastrzeżeniu patentowemu następującego brzmienia:

„Urządzenie do smarowania osi w maźnicach pojazdów kolejowych z obracającą się tarczą, doprowadzającą smar do panewki, umieszczoną w wydrążonej pokrywie, znamienne tem, że obejmujące pierścieniowo tarczę (6) wydrążenie (8), zwężające się ku górze, przechodzi w swej górnej części w komory (9, 9a), pomiędzy którymi zwęża się w szczelinę, zaledwie wystarczającą do przejścia tarczy (6), przyczem w pobliżu szczeliny tej, w miejscach bezpośrednio sąsiadujących z miejscem zużycia smaru, znajdują się wyloty rurek (10, 10a), doprowadzających smar”.