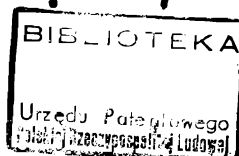


25 września 1930 r.

B61f 15/22

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIŚ PATENTOWY

Nr 12312.

Kl. 20 d 17.

Emil Moskovics
(Budapeszt, Węgry).

Pierścień uszczelniający, chroniący przed kurzem łożyska wozów kolejowych, tramwajowych lub tym podobne i nieprzepuszczający smaru.

Zgłoszono 23 stycznia 1928 r.

Udzielono 16 lipca 1930 r.

Pierwszeństwo: 28 lutego 1927 r. (Węgry).

Łożyska z dolnem smarowaniem, używane do wozów kolejowych, tramwajowych lub tym podobne, posiadają tylko górną panewkę, natomiast dolna część łożyska jest wykonana w postaci komory, służącej do pomieszczenia smaru. Komora ta jest zamknięta przy końcu czopa osi zapomocą szczelnej pokrywy, co z przeciwnej strony zastosowane być nie może wobec konieczności przepuszczenia osi; łożysko musi więc tutaj być w inny sposób zabezpieczone, celem uniemożliwienia przenikania kurzu i wypływania smaru.

Zabezpieczenie takie musi mieć następujące własności: musi przylegać do osi tak, aby powstałe wskutek przylegania tarcie mogło być praktycznie pominięte;

uniemożliwiać przenikanie kurzu; nie powinno pęcznieć względnie odkształcać się wskutek wchłaniania oliwy; wreszcie musi być tanie, aby wymiana nie była kosztowna.

Przedmiot wynalazku odpowiada wszystkim wymienionym warunkom. Jest on wykonany w postaci tarczy prasowanej z ziarn korkowych, osadzonej w odpowiednim żłobku na wewnętrznej stronie osłony łożyska i zaopatrzonej w wycięcie odpowiadające średnicy wału. Tarcza ta zamyka łożysko w ten sposób, że uniemożliwia wylewanie się oliwy i nie dopuszcza kurzu do wnętrza łożyska.

Praktyczne doświadczenia wykazały, że tarcza ta, prasowana z ziarn korko-

wych, nie zużywa się prawie wcale, mimo, że przylega do obracającego się wału. Wchłanianie oliwy nie powoduje jej pęcznienia, co przyczynia się do trwałości tarczy i szczelności zamknięcia.

Na rysunku przedstawiono dwa przykłady wykonania przedmiotu wynalazku. Fig. 1 przedstawia pierścień uszczelniający w widoku z przodu, a fig. 2 — w pionowym przekroju przez środek; fig. 3 przedstawia inaczej wykonany pierścień również w widoku z przodu, a fig. 4 — w pionowym przekroju przez środek.

Wymiary pierścienia uszczelniającego *a*, prasowanego znany sposób z ziarn korkowych, są tak dobrane, aby można go było osadzić w żłobku, znajdującym się na wewnętrznej powierzchni skrzyni łożyskowej. Średnica otworu *b* pierścienia równa się średnicy wału, tak że szczelność pomiędzy pierścieniem i wałem jest zupełna.

Pierścień może się składać (fig. 2) z dwóch przylegających do siebie części *a* i *c*, połączonych ze sobą zapomocą powleczonej odpowiedniemi kleiwiem wkładki *d*, wykonanej z płótna, sukna, filcu lub materiałów tym podobnych. W ten sposób

zwiększa się wytrzymałość pierścienia na zginanie.

W wykonaniu według fig. 3 i 4 wewnętrzna krawędź okrągłego otworu *b* pierścienia jest obłożona skórzanym mankietem *e* o przekroju litery U, połączonym z pierścieniem *a* zapomocą szwu *f*. W tym przypadku można wykonać pierścień *a* również z filcu.

Zastrzeżenie patentowe.

Pierścień uszczelniający, chroniący przed kurzem łożyska wozów kolejowych, tramwajowych lub tym podobne i nieprzepuszczający smaru, zaopatrzony w otwór o średnicy równej średnicy osi i osadzony w żłobku przy wewnętrznej stronie skrzyni łożyska, znamieny tem, że wykonany jest w kształcie tarczy z dwóch przylegających do siebie części, prasowanych z ziarn korkowych, oraz z wkładki środkowej z płótna, sukna lub filcu, nasyczonej kleiwiem i łączącej obie części tarczy.

Emil Moskovics.

Zastępca: Dr. inż. M. Kryzan,
rzecznik patentowy.

Fig. 1.

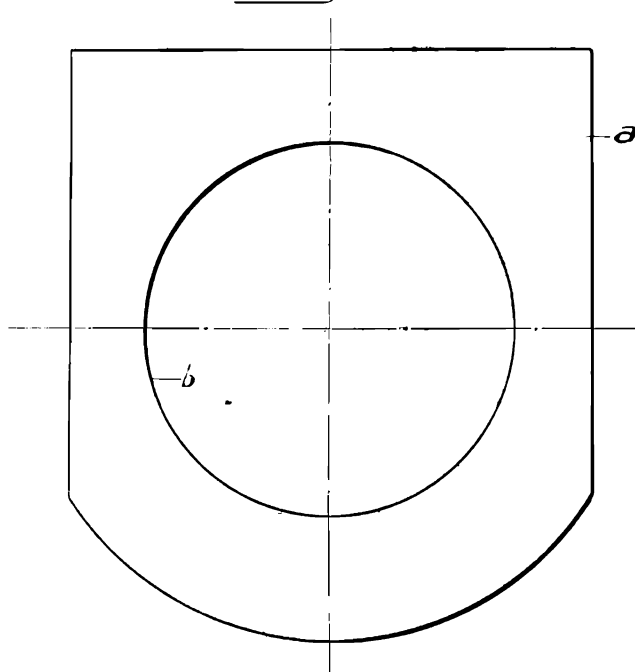


Fig. 2.

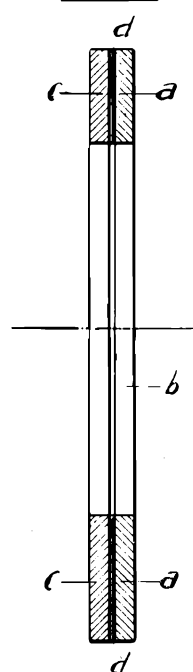


Fig. 3.

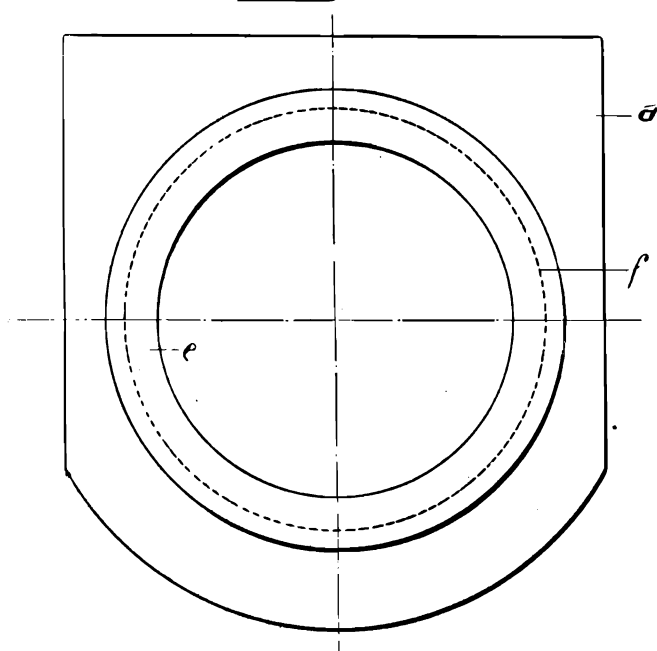


Fig. 4.

