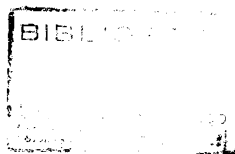


Warszawa, 26 października 1935 r.

URZĄD PATENTOWY



B 61 f 15/22



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 22007.

Kl. 20 d, 17.

Firma Alex. Friedmann
(Wiedeń, Austrija).

Urządzenie, zapobiegające wypływowi smaru z maźnicy pojazdów, jeżdżących po szynach.

Zgłoszono 4 lipca 1933 r.

Udzielono 24 sierpnia 1935 r.

Pierwszeństwo: 23 lipca 1932 r. (Austrija).

Miejsce, w którym oś wagonu kolejowego wychodzi z kadłuba maźnicy, trzeba koniecznie uszczelnić zapomocą odpowiedniego urządzenia, zabezpieczającego przed przedostawaniem się pyłu. Takie urządzenie, umieszczone zazwyczaj we wgłębieniu kadłuba maźnicy i składające się np. z dwudzielnego obramowanego pierścienia filcowego lub skórzanego, wystarcza do zapobieżenia przedostawaniu się pyłu lub wody, nie zapobiega jednak wypływowi z maźnicy smaru. Trzeba więc stosować jeszcze dodatkowe środki, żeby smar nie przedostawał się do krążka uszczelniającego, zabezpieczającego od pyłu, i nie wyciekał nazewnątrz, zwłaszcza w razie obfitego krążenia smaru w maźnicy.

Wymienione wyżej środki dodatkowe polegały na umieszczeniu wewnątrz maźnicy na osi przed miejscem, w którym ta oś wychodzi z kadłuba maźnicy, pierścieni odrzutowych, które odrzucają do wnętrza maźnicy smar, napływający wzdłuż osi ku krążkowi uszczelniającemu, zabezpieczającemu od pyłu. Poza tem na wewnętrznych ściankach maźnicy wykonywano jeszcze występy osłaniające, ażeby rozpryskujący się smar nie miał dostępu do krążka uszczelniającego. Urządzenia te mają tę wadę, że w razie obfitego krążenia smaru w maźnicy smar, rzucany na jej wewnętrzne ścianki, odrzucany zostaje na tę część osi, która znajduje się między pierścieniami odrzutowymi a krążkiem uszczelniającym,

zabezpieczającym od pyłu, albo też przez wolną szczelinę pierścieniową między ścianką tylną kadłuba maźnicy a osią smar zostaje rzućany bezpośrednio na krążek uszczelniający.

Wynalazek polega na odpowiednim umieszczeniu pierścieni odrzutowych względem odpowiednio ukształtowanego żeberka, umieszczonego w kadłubie maźnicy wokoło otworu na oś, dzięki czemu również i przy obfitem krążeniu smaru w maźnicy zapobiega się jego przedostawaniu do krążka uszczelniającego. Ten nowy układ ma jeszcze tę szczególną zaletę, że zajmuje mało miejsca w kierunku osiowym, co jest ważne np. w zastosowaniu do łożysk czołowych, przy których ciężar pojazdu spoczywa na końcu osi, to jest na wystającym z koła nazewnątrz czopie, przyczem piasta koła ze względów wytrzymałościowych powinna być przysunięta możliwie blisko powierzchni nośnej czopa osi.

Według wynalazku bezpośrednio przy wgłębieniu na krążek uszczelniający, zabezpieczający od pyłu, wokoło otworu, przez który przechodzi oś, znajduje się żeberko, którego wewnętrzna powierzchnia ma spadek, skierowany ku wnętrzu maźnicy. Powierzchnia ta otacza krawędź pierścienia odrzutowego, najbliższej przysunięta do krążka uszczelniającego, zabezpieczającego od pyłu, podczas gdy przed żeberkiem, w kierunku ku wnętrzu maźnicy, umieszczona jest jedna albo kilka krawędzi pierścienia odrzutowego.

Działanie tego urządzenia wyjaśnione jest przy pomocy rysunku.

Fig. 1 przedstawia podłużny pionowy przekrój tej części maźnicy, która zawiera krążek uszczelniający, zabezpieczający od pyłu, fig. 2 zaś przedstawia tę samą maźnicę w przekroju wzdłuż linii A — A na fig. 1.

Do kadłuba 1 maźnicy w miejscu 3, w którym oś 2 wychodzi z tego kadłuba, przyłączona jest płaska komora 4, w której u-

mieszczony jest krążek uszczelniający, zabezpieczający od pyłu, np. dwudzielny, obramowany pierścień filcowy 5. Przy tej komorze 4 i bezpośrednio przy otworze 3 umieszczone jest żeberko 6 w rodzaju zasłony, którego wewnętrzna powierzchnia jest pochylona ku wnętrzu maźnicy i obejmuje krawędź 7 pierścienia odrzutowego, umieszczoną na osi możliwie blisko krążka uszczelniającego. Smar, odrzucony przez tę krawędź 7, pada więc tylko na wewnętrzną powierzchnię żeberka 6 i dzięki spadkowi, skierowanemu ku wnętrzu maźnicy, ścieka zpowrotem do zbiornika smaru w kadłubie maźnicy. Dalsze krawędzie pierścienia odrzutowego 8 i 9 są umieszczone wewnątrz maźnicy przed żeberkiem 6 i rzucają smar, dopływający ze szczeliny 11, na wewnętrzną ściankę 12 kadłuba maźnicy, z której smar ten zostaje odprowadzony do wymienionego wyżej zbiornika smaru.

Strumienie smaru, rzućane ku otworowi 3, są po większej części chwyćtane przez zewnętrzną powierzchnię żeberka 6, która odprowadza smar do jego zbiornika w kadłubie maźnicy, wskutek czego nie może on się przedostać do krążka uszczelniającego, zabezpieczającego od pyłu. Nieznaczne ilości smaru, które przedostają się do żłobka między krawędziami odrzutowymi 7 i 8, są znów odrzucane częściowo przez krawędź odrzutową 8 do wnętrza kadłuba maźnicy, a częściowo przez krawędź odrzutową 7 — na wewnętrzną powierzchnię żeberka 6, która znów odprowadza smar do jego zbiornika.

Jak widać z powyższego, nawet przy obfitem krążeniu smaru w maźnicy, nie może się on przedostawać do krążka uszczelniającego, zabezpieczającego od pyłu.

Zastrzeżenie patentowe.

Urządzenie, zapobiegające wypływowi

smaru z maźnic pojazdów, jeżdżących po szynach, zaopatrzone w zabezpieczające od pyłu krążki uszczelniające, umieszczone w miejscu, w którym oś wychodzi z kadłuba maźnicy, w komorze, przyłączonej do tego kadłuba, znamienne tem, że bezpośrednio przy komorze na krążek uszczelniający umieszczone jest żeberko (6), którego wewnętrzna powierzchnia o spadku, skierowanym ku wnętrzu maźnicy, otacza otwór, przez który oś wychodzi nazewnątrz przyczem ta wewnętrzna powierzchnia żeberka (6) otacza tę krawędź (7) pierście-

nia odrzutowego, która jest umieszczona najbliżej krążka uszczelniającego, zabezpieczającego od pyłu, oraz otacza miejsce wyjścia osi z kadłuba maźnicy nazewnątrz, zabezpieczając je przed odbitami strumieniami smaru, podczas gdy przed żeberkiem (6) w kierunku do wnętrza maźnicy znajduje się jedna lub więcej dalszych krawędzi (8, 9) pierścienia odrzutowego.

Firma Alex. Friedmann.
Zastępca: Inż. M. Brokman,
rzecznik patentowy.

Fig. 1.

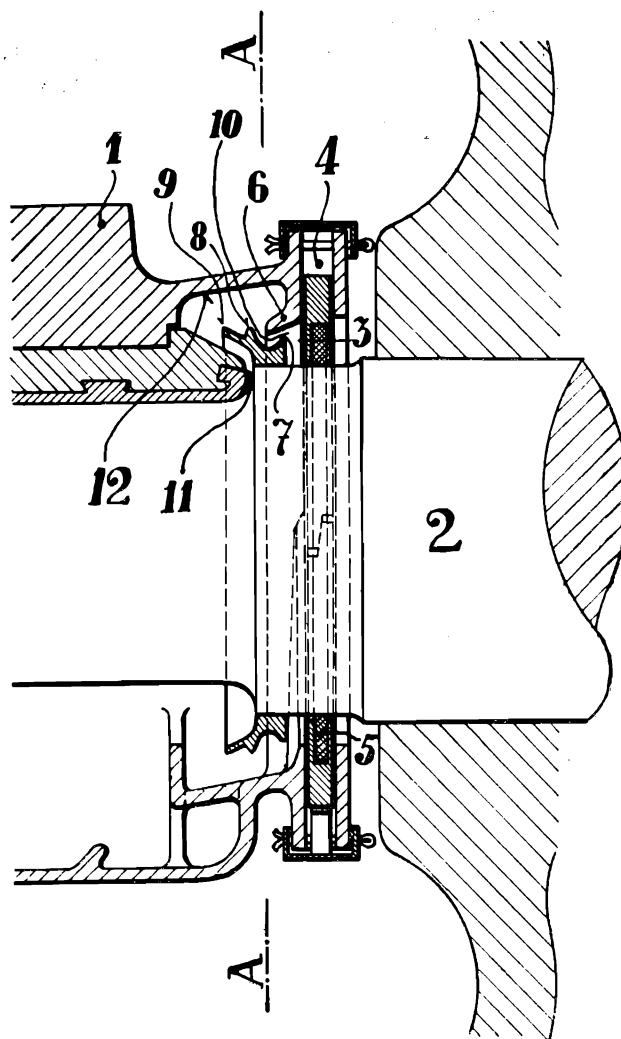


Fig. 2 .

