

Warszawa, 1 kwietnia 1935 r.

URZĄD PATENTOWY



B6Af 17/34

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 20052.

Kl. 20 d, 18.

Victor Alexander Bary
(Londyn, Wielka Brytania).

**Sposób smarowania czopów osiowych w maźnicach, zwłaszcza pojazdów na szynach,
i odpowiednia do takiego smarowania maźnica.**

Zgłoszono 15 kwietnia 1930 r.

Udzielono 28 kwietnia 1934 r.

Pierwszeństwo: 3 marca 1930 r. (Wielka Brytania).

Na zasadzie spostrzeżenia, że skuteczne smarowanie osiąga się tylko wtedy, gdy powierzchnie robocze czopa i panewki są oddzielone nieprzerwaną warstwą smaru, wykonywa się łożyska stałe, np. łożyska do turbin parowych, łożyska do turbin wodnych, osiowe łożyska do wałów okrętowych i t. d., z powierzchniami roboczymi bez rowków do smaru w częściach nośnych.

Niniejszy wynalazek dotyczy sposobu, zapewniającego skuteczne smarowanie czopów osi, zwłaszcza pojazdów na szynach. Sposób ten polega na doprowadzaniu smaru na czop osi strumieniem.

W celu osiągnięcia koniecznego silnego

dopływu smaru wykonane są w maźnicy według wynalazku pod żłobkami do smaru, znajdującymi się na czołowej ścianie osłony narządu odrzutowego, nachylone zbiorniki smaru, z którymi łączą się wydrążenia, służące do tworzenia strumienia smaru. Dzięki temu można zbierać smar, który dotychczas spływał niewyzyskany do zbiornika zapasowego. Gdy zbiorniki smaru i wydrążenia znajdują się w jednym kierunku, nie powstaje opór wskutek zmiany kierunku strumienia, wskutek czego silny strumień smaru dostaje się wprost na czop osi.

Rysunek przedstawia przykład wykonania przedmiotu wynalazku. Fig. 1 przed-

stawia maźnicę w przekroju podłużnym, a fig. 2 — w przekroju poprzecznym wzdłuż linii II — II na fig. 1.

Na rysunku cyfra 1 oznacza czop osi, 2 — panewkę, a 3 — kadłub maźnicy. Czop 1 ma pierścień 4, który może być odejmowany; narządy 5 służą jednocześnie do przytwierdzenia pręta odrzutowego 6, który przenosi smar ze zbiornika 7 maźnicy na jej żłobkową ściankę 8. O ile smar nie spływa bezpośrednio ze ścianki 8 do rowka zbiorczego 9, to spływa bocznymi wydrążeniami 10 do kanałów 11, przechodzących skośnie przez panewkę 2. Kanały 11 są tak wykonane, że ich wyloty znajdują się w szczelinie klinowej 12 między czopem 1 i panewką 2 poza powierzchnią roboczą panewki, dzięki czemu osiąga się powstawanie warstewki smaru bez przeszkód przy jednoczesnym uniknięciu osłabienia panewki w jej części nośnej. Dzięki skutecznemu zbieraniu prawie całej w górę doprowadzonej ilości smaru powstaje w kanałach 11 silny strumień smaru, który zostaje doprowadzany bezpośrednio na czop osi.

Wynalazek nie ogranicza się do czopów z oddzielnym pierścieniem. Gdy pierścień jest wykonany z czopem osi z jednej części, stosuje się zamiast jednolitej panewki dzie-

lone panewki; w tym przypadku znajdują się kanały do smaru najlepiej w dolnej panewce. Takie dwudzielne panewki mogą być również stosowane do czopów z oddzielnym pierścieniem zamiast panewek jednolitych.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Sposób smarowania czopów osiowych w maźnicach, zwłaszcza pojazdów na szynach, znamienny tem, że smar zostaje doprowadzany na czop osiowy strumieniem.

2. Maźnica do stosowania sposobu według zastrz. 1, znamienna tem, że pod żłobkami do smaru, znajdującymi się na czołowej ścianie osłony, wykonane są nachylone zbiorniki smaru, z którymi łączą się wydrążenia (10), służące do tworzenia strumienia smaru.

3. Maźnica według zastrz. 2, znamienna tem, że zbiorniki smaru i wydrążenia są wykonane w jednym kierunku.

VICTOR ALEXANDER BARY.

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

