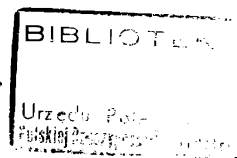


25 stycznia 1929 r.



F16m 11/02

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 9636.

Kl. 47 5 33.

Hedderheimer Kupferwerk und Süddeutsche Kabelwerke G. m. b. H.
(Heddernheim, Niemcy).

11/02

**Maźnica do czopów korbowych, krzyżulców parowozowych i innych,
tym podobnych części maszyn.**

Zgłoszono 3 sierpnia 1927 r.

Udzielono 10 listopada 1928 r.

Pierwszeństwo: 26 sierpnia 1926 r. (Niemcy).

Wielokrotnie dotychczas stosowane maźnice do czopów korbowych i krzyżulców, zwłaszcza parowozowych, posiadają znaczne wady. Aby uniknąć niepotrzebnych strat smaru pokrywa maźnicy musi być nadzwyczaj starannie wykonana. Podczas pracy parowozów nieuniknione są uszkodzenia poszczególnych składowych części maźnic, które wobec tego muszą być naprawiane nawet w małych warsztatach kolejowych, przyczem powstają nietylko znaczne koszty, ale i straty czasu w pracy parowozu, spowodowane odstawianiem parowozu na pewien czas do naprawy. Główną przyczyną powyższych uszkodzeń jest ta okoliczność, że w znanych maźnicach trzpień smarowniczy, dopasowany

szczelnie do otworu w pokrywie, współdziała jednocześnie z korbowodem. Obydwie te powierzchnie przewodnicze, względnie uszczelniające, muszą być dokładnie współśrodkowe względem siebie, ponieważ w odwrotnym przypadku następuje zaciśnięcie trzpienia, przyczem szczelność nie jest już całkowita i smar wycieka.

Również w przypadku, gdy trzpień smarowniczy nie jest przesunięty przez głowicę korbowodu, naprawa uszczelnienia sprawia w znanych dotychczas konstrukcjach znaczne trudności, ponieważ cała pokrywa musi być naprawiana, względnie wymieniana.

Trudności te dają się usunąć w łatwy

sposób przez umieszczenie trzpienia smarowniczego nie jak dotychczas bezpośrednio w pokrywie maźnicy, lecz w odrębnej, wymiennej obsadzie, w zwykły sposób wkrębowywanej do pokrywy i dającej się z łatwością uszczelniać. Jeżeli w tak wykonanej maźnicy trzpień smarowniczy zostaje wskutek nieuniknionych uderzeń podczas ruchu uszkodzony, wówczas można go natychmiast wymienić, zapomocą wymiany pokrywy uszkodzonej na posiadaną na składzie pokrywę maźnicy. W przeciwnieństwie do straty czasu, wynoszącej dotychczas wiele godzin, zużywanych na naprawę pokrywy maźnicy, powrót parowozu do stanu użytecznego daje się osiągnąć po kilku minutach.

Na rysunku przedstawiona jest pokrywa maźnicy, wykonana w myśl wynalazku przyczem litera *a* oznacza obsadę trzpienia smarowniczego, wykonaną w postaci wkrętki, w której osadza się trzpień smarowniczy; *b* oznacza trzpień smarowniczy; *c* — prowadnicę trzpienia, a *d* — powszechnie stosowaną zwykłą sprężynę. Szczególną zaletę wynalazku stanowi możliwość znacznego powiększenia średnicy dolnej części trzpienia, uniemożliwiającego paczenie się trzpienia. Wymienna wkrętka *a* może być wykonana również w dowolnej, odpowiedniej postaci i przymocowana do pokrywy, np. przez przykręcenie kilkoma śrubami.

Celem utrzymania stożka uszczelniającego jak najdłużej we właściwym położeniu, zaleca się wykonanie jak najlżejszych wkrętki *a* i trzpienia smarowniczego *b*, aby możliwie zmniejszyć występujące w korbowodach i sprzężonych łożyskach parowozowych siły odśrodkowe. Z tego powodu wykonywa się te części z lekkich metali.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Maźnica do czopów korbowych i tym podobnych części parowozów i innych maszyn, znamieną tem, że zaopatrzona jest w wymienną obsadę, w której umieszcza się prowadzony w niej trzpień smarowniczy.

2. Maźnica według zastrz. 1, znamieną tem, że wymienną obsadę trzpienia smarowniczego wkrębowana jest w pokrywę maźnicy i daje się z łatwością wymienić.

3. Maźnica według zastrz. 1 i 2, znamieną tem, że obsada (*a*) i trzpień smarowniczy (*b*) są wykonane z lekkiego metalu.

Hedderheimer Kupferwerk
und Süddeutsche
Kabelwerke G. m. b. H.
Zastępca: M. Brokman,
rzecznik patentowy.

