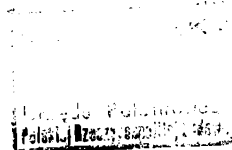


Warszawa, 10 marca 1934 r.

B606 19/08

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 19474.

Kl. 63 d, 19.

Eisen- und Stahlwerk Walter Peyinghaus
(Egge, Niemcy).

Urządzenie do doprowadzania smaru do łożysk pojazdów zgóry zapomocą tarcz doprowadzających, obracających się w rowkach doprowadzających o zmniejszającym się przekroju.

Zgłoszono 29 września 1932 r.

Udzielono 20 grudnia 1933 r.

Znane jest smarowanie łożysk pojazdów zgóry zapomocą tarczy doprowadzającej, która obraca się w rowku zwężającym się promieniowo wgórę i skupia zabierany smar tuż przy wierzchołku, wskutek czego smar jest wtłaczany do kanałów bocznych rozprowadzających. Przy większej ilości obrotów powstaje w smarze stała bruzda, podobna do śladu okrętu, wskutek czego obracająca się tarcza prawie nie zostaje zwilżona. Natomiast przy małych ilościach obrotów tarcza zabiera smar, zgarnia go przed otworem bocznego kanału tłoczącego, poczem smar spływa nieużyty po ścianie żarnicy względnie osłony łożyska, smar bowiem ani się nie skupia, ani też nie zostaje stłoczony, nie dopływa więc do kanału bocznego, a z niego do miejsca smarowane-

go. Doprowadzanie smaru do łożyska natchmianst po rozpoczęciu jazdy według znanych sposobów nie jest jeszcze dostateczne, ponieważ tarcza musi otrzymać najpierw odpowiednią ilość obrotów, zanim doprowadzi smar przez przewód odpływowy. W międzyczasie łożysko może się już zagrzać.

Wady te usuwa niniejszy wynalazek, według którego wycinki tarczowe, umieszczone na pierścieniu, obracają się w szczelinie doprowadzającej, która maleje stopniowo aż do bezpośrednio przed wierzchołkiem znajdującego się miejsca połączenia kanałów doprowadzających smar do miejsca smarowania, w kierunku osiowym odpowiednio do obrotu, tworząc wreszcie szczelinę o wymiarze koniecznym do pomieszczenia tarczy doprowadzającej. Tę

wdół otwartą szczelinę doprowadzającą tworzy pierścień panewki i wkładka połączona z pierścieniem, zabezpieczona zapomocą występu, która otacza tarczę doprowadzającą i może być także wykonana jako część nakrywy maźnicy względnie osłony łożyska.

Rysunek przedstawia przykład wykonania przedmiotu wynalazku. Fig. 1 przedstawia łożysko w przekroju podłużnym przez środek; fig. 2 — w przekroju poprzecznym; fig. 3 — w tym samym przekroju z prawej strony, a z lewej w przekroju poprzecznym wzdłuż linii $N - O$, oznaczonej na fig. 1; fig. 4 — w przekroju poprzecznym wzdłuż linii $D - C$, oznaczonej na fig. 3; fig. 5 — w przekroju poprzecznym wzdłuż linii $E - F$, oznaczonej na fig. 3; fig. 6 — w przekroju poprzecznym wzdłuż linii $G - H$, oznaczonej na fig. 3, a fig. 7 — w przekroju podłużnym wzdłuż linii $I - K$, oznaczonej na fig. 4.

Na rysunku oznaczają litery: a — czop osi, b — osłonę łożyska, c — nakrywę łożyska, d — panewkę, e — jej kołnierz, f — pierścień tarczy doprowadzającej smar, g — wycinki tarczy, h — wkładkę umocowaną przed kołnierzem, i — szczelinę doprowadzającą, zwężającą się między wkładką i kołnierzem panewki, k — kanały przelewowe do smaru w wkładce, l — takie same kanały w kołnierzu panewki, a m — kanały zbiorcze i doprowadzające smar do miejsca smarowania w panewce.

Działanie urządzenia według wynalazku odbywa się w ten sposób, że smar przyczepiony do wycinków tarczowych zostaje przy wszystkich, zwłaszcza krytycznych ilościach obrotów wciągnięty do zwężającej się szczeliny podobnie, jak przy tworzeniu warstwy smaru w łożyskach osiowych, wskutek czego tworzy się wzrastające ciśnienie smaru w szczelinie aż do wierzchołka, które wtłacza smar tuż przed wierzchołkiem do kanałów w panewce. Dzięki takiemu urządzeniu smar, dążący przy dużych ilościach

obrotów do odpłynięcia przed wierzchołkiem, zostaje wciśnięty do szczelin, a przy małych ilościach obrotów rozpoczyna się natychmiast po rozpoczęciu jazdy skuteczne doprowadzanie smaru. Przy tem urządzeniu zostaje usunięta krytyczna ilość obrotów, znana przy smarowaniu odrzutowym, przy której smar ani nie zostaje odrzucany, ani też nie skapuje. Unika się także rozpryskiwania smaru, które przy smarowaniu odrzutowym powoduje tworzenie się piany, ponieważ smar po zabraniu z zapasu zostaje natychmiast wessany do szczeliny, czyli przymusowo prowadzony. Urządzenie według wynalazku nadaje się dzięki temu zwłaszcza przy dużych szybkościach jazdy (do 150 km na godzinę).

Zastrzeżenia patentowe.

1. Urządzenie do doprowadzania smaru do łożysk pojazdów zgóry zapomocą tarcz doprowadzających, obracających się w szczelinach doprowadzających o malejącym przekroju, znamienne tem, że szczelina doprowadzająca maleje stopniowo aż do znajdujących się bezpośrednio przed wierzchołkiem połączeń (k, l) kanałów, doprowadzających smar do miejsc, które mają być smarowane w kierunku osiowym odpowiednio do kierunku obrotu aż do wielkości potrzebnej dla tarcz doprowadzających.

2. Urządzenie według zastrz. 1, znamienne tem, że szczelinę doprowadzającą tworzy kołnierz (e) panewki i połączona z nim i zabezpieczona zapomocą występu wkładka (h), otaczająca tarczę doprowadzającą.

3. Urządzenie według zastrz. 2, znamienne tem, że wkładka (h) jest wykonana jako część nakrywy osłony łożyska.

Eisen- und Stahlwerk
Walter Peyinghaus.
Zastępca: Dr. inż. M. Kryzan,
rzecznik patentowy.

Fig. 2

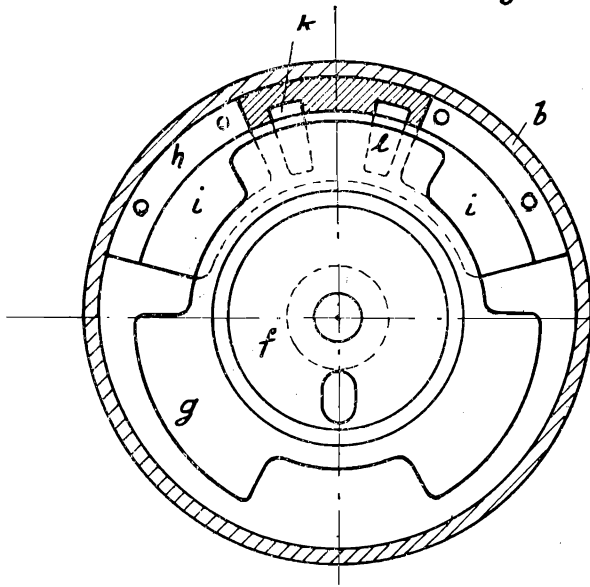


Fig. 1.

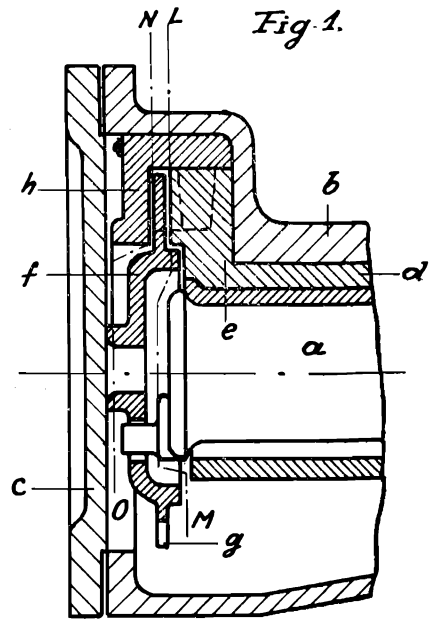


Fig. 3.

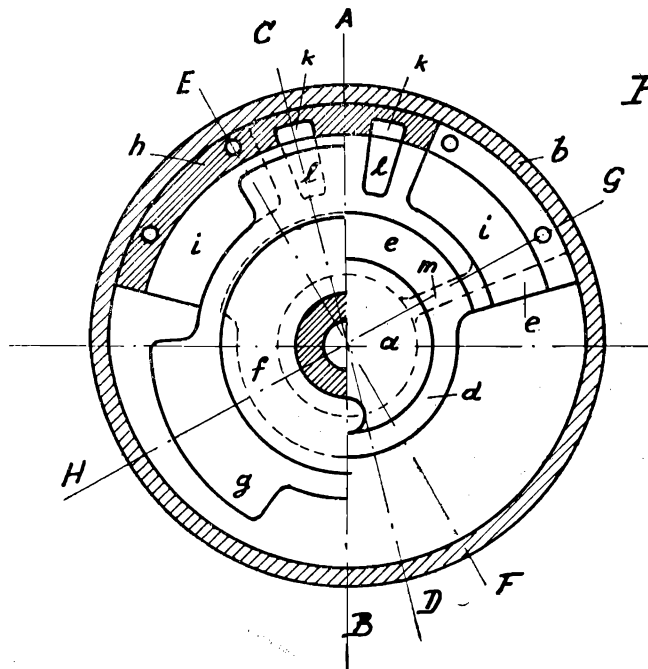


Fig. 4.

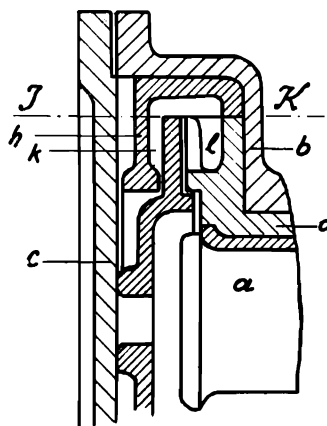


Fig. 5.

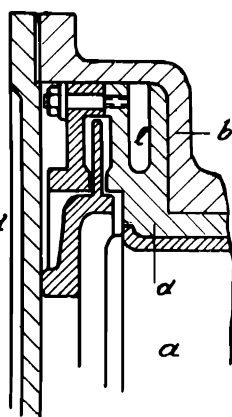


Fig. 6.

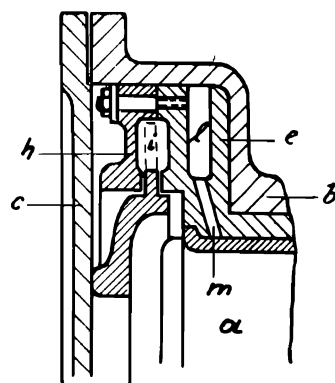


Fig. 7.

