

14 listopada 1931 r.

B61f 1420

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 14520.

Kl. 20 d 18.

Victor Alexander Bary
(Londyn, Wielka Brytania).

Mażnica zwłaszcza do pojazdów kolejowych.

Zgłoszono 20 marca 1930 r.

Udzielono 14 września 1931 r.

Pierwszeństwo: 13 sierpnia 1929 r. (Wielka Brytania).

W maźnicach pojazdów kolejowych zaopatrywano już zbiornik smaru w kierunku czopa osi w częściowe nakrycia, pozostawiając bez przykrycia tylko miejsce, w którym zużyty smar spływa zpowrotem do zbiornika. Miejsce to znajduje się bezpośrednio obok pierścienia odrzutowego względnie obok wgłębienia na krążek uszczelniający, wskutek czego zbiornik smaru był właśnie otwarty w miejscu, w którym smar mógł wypływać nazewnątrz. Poza tem smar na dużej części swej powierzchni, do której zanieczyszczenia miały łatwy dostęp, nie był odpowiednio ochraniały.

Wynalazek niniejszy usuwa wady zna-

nych urządzeń w ten sposób, że zbiornik smaru jest w kierunku czopa osi zupełnie zamknięty i zaopatrzony w szczeliny do spływania smaru. Najlepiej jest gdy szczeliny te znajdują się bezpośrednio pod czopem i są równoległe do osi czopa. Pokrywa zbiornika smaru jest pochyła i prawie równoległa do powierzchni smaru, jaką on przybiera pod działaniem siły odśrodkowej na łukach toru, wskutek czego smar nie może wypływać przez szczeliny w pokrywie zbiornika smaru. Zbiornik smaru jest oddzielony od przestrzeni, służącej do doprowadzania smaru, zapomocą przegrody, względnie podzielony jest na kilka komór zapomocą przegród poprzecz-

nych, przyczem smar przepływa do przestrzeni powyższej przez otwory, znajdujące się w przegrodach. Otwory znajdują się pod powierzchnią smaru, dzięki czemu smar w jednej i drugiej przestrzeni znajduje się na jednakowej wysokości. W ten sposób głębokość zanurzenia przyrządów doprowadzających smar, jak również ilość doprowadzanego smaru jest stała.

Rysunek przedstawia przykład wykonania maźnicy według wynalazku. Fig. 1 przedstawia maźnicę w przekroju podłużnym, a fig. 2 — w przekroju poprzecznym wzdłuż linii II — II na fig. 1.

Spód maźnicy 1 jest przedzielony przegrodą poprzeczną 2 i zawiera przestrzeń, służącą do doprowadzania smaru 3, oraz zbiornik smaru 4. Przegroda 2 jest zaopatrzona pod powierzchnią smaru w otwór 5, łączący przestrzeń 3 ze zbiornikiem 4, dzięki czemu smar znajduje się w nich na jednakowej wysokości. Znajdujące się w przestrzeni 3 przyrządy do doprowadzania smaru na czop osi zanurzone są zatem stale w smarze, dzięki czemu zapewniona jest niezmienna ilość doprowadzanego smaru i niezawodność smarowania. Zbiornik 4 jest zamknięty u góry ścianą lub pokrywą 6 w kształcie sklepienia, zaopatrzoną tylko pod czopem 7 osi w szczelinę 8, którą smar spływa zpowrotem do zbiornika; szczelina 8 jest równoległa do osi czopa 7. Pokrywa zbiornika 4 jest przytem nachylona tak, że jej nachylenie odpowiada nachyleniu powierzchni smaru pod działaniem siły odśrodkowej przy jeździe na łukach toru. W ten sposób zapobiega się wypływowi smaru przez

szczelinę 8. Prócz tego wypływowi smaru zapobiega część przegrody 2, wystająca nad pokrywą 6. Maźnica jest na końcu zamknięta zapomocą znanego wgłębienia 9 z krążkiem uszczelniającym 10.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Maźnica, zwłaszcza do pojazdów kolejowych, znamienna tem, że zbiornik (4) smaru jest zamknięty u góry ścianką lub pokrywą (6) w kształcie sklepienia, zaopatrzoną tylko pod czopem (7) w szczelinę (8), któremi smar spływa zpowrotem do zbiornika.

2. Maźnica według zastrz. 1, znamienna tem, że w pokrywie zbiornika (6) smaru znajduje się jedna szczelina (8), której podłużny kierunek jest równoległy do osi czopa (7).

3. Maźnica według zastrz. 1, znamienna tem, że pokrywa (6) zbiornika smaru (4) jest nachylona i prawie równoległa do powierzchni, którą smar przyjmuje pod działaniem siły odśrodkowej przy jeździe pojazdu na łukach toru.

4. Maźnica według zastrz. 1, znamienna tem, że zbiornik smaru (4) jest oddzielony od przestrzeni (3), służącej do doprowadzania smaru, zapomocą jednej lub kilku przegród poprzecznych (2), przyczem smar przepływa do przestrzeni (3) przez otwory (5), znajdujące się w przegrodach pod powierzchnią smaru.

Victor Alexander Bary.
Zastępca: Dr. inż. M. Kryzan,
rzecznik patentowy.

Fig. 1

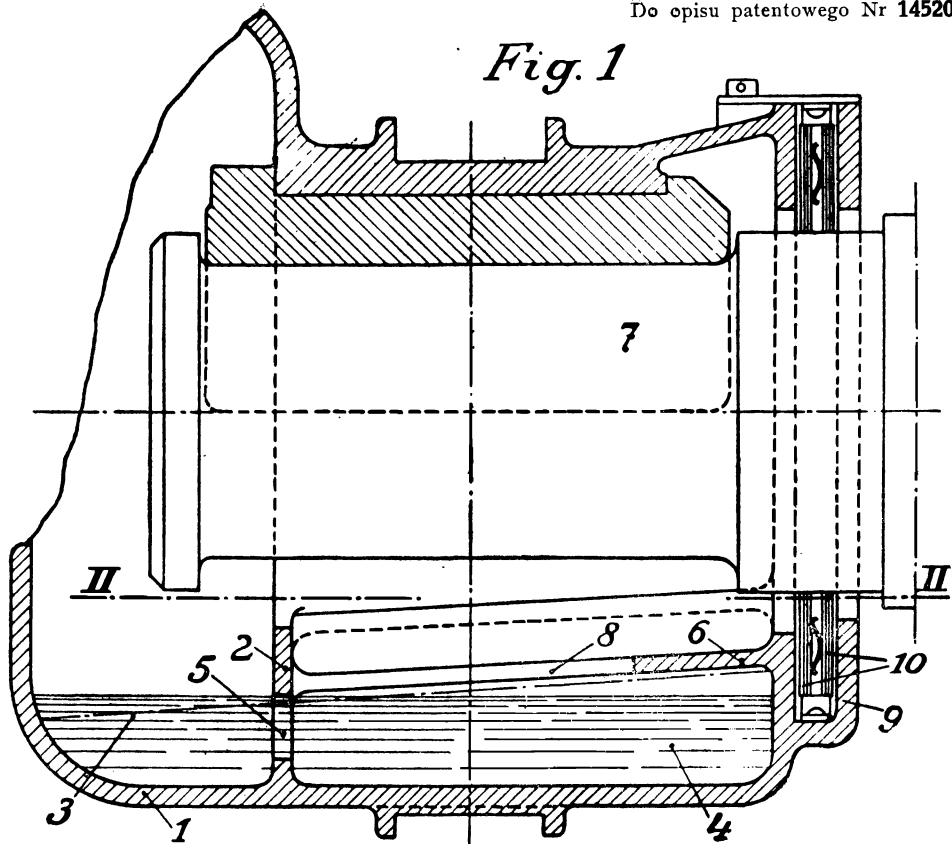


Fig. 2

