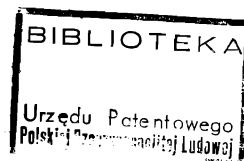


Opublikowano dnia 15 kwietnia 1955 r.

B61f 15/12



POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ OPIS PATENTOWY

Nr 35633

Kl. 20 d, 15/02

Józef Fijałkowski

(Warszawa, Polska)

Maźnica o łożyskach wałkowych i łożysku ślizgowym do osi pojazdów szynowych

Udzielono patentu z mocą od dnia 22 kwietnia 1950 r.

Przedmiotem wynalazku jest maźnica o łożyskach wałkowych i łożysku zabezpieczającym oporowo-poślizgowym, przedstawiona na fig. 1 i fig. 2. Maźnica ta jest udoskonaleniem maźnicy według patentu nr 33607 i jest przeznaczona do osi pojazdów szynowych, a więc wagonów, lokomotyw spalinowych, elektrycznych i parowych oraz tendrów do parowozów. W pojazdach powyższych maźnicę tę umieszcza się na szyjce zestawu kołowego z zewnątrz koła lub przy zestawach lokomotyw parowych od wewnątrz koła.

Maźnica składa się z kadłuba 1 z pokrywą 2 i korkiem 3, z dwóch rzędów znanych wałków 9, umieszczonych w znanych koszach 8 i toczących się po jednostajnej tulei ruchomej 11 i po jednostajnej tulei nieruchomej zewnętrznej 18, ze znanego łożyska oporowego z stożkowymi wałkami 15, umieszczonymi w koszu 19 z umocowanymi do niego nitami 16 pierścieniem oporo-

wym 14 i toczącymi się po skośnej powierzchni nieruchomej tulei 18 i po skośnej powierzchni pierścienia oporowego 12, z oporowego łożyska ślizgowego w postaci pierścienia 17, ślizgającego się po powierzchni 10 oraz z płyty dociskowej 4, przykręconej do czoła szyjki osiowej co najmniej trzema śrubami 5, zabezpieczonymi od odkręcania się przez zawinięcie podkładki blaszanej 6. Jednostajne tuleje 11 i 18 zapewniają w łatwy sposób dokładną pracę wałków 9. Nacisk od zasadniczego obciążenia pionowego na oś przenosi się na wałki 9, nacisk zaś od obciążeń poosiowych przenosi się na łożysko oporowe z wałkami 15. Pierścień 12 posiada charakterystyczny kształt kątowy, który umożliwia dostateczne centrowanie pierścienia na szyjce osi oraz zastosowanie dowolnego promienia zaokrąglenia przy przejściu od średnicy szyjki do średnicy przedpiaścia osi. Odstęp w kierunku

osi między prowadnicą zewnętrzną maźnicy a płaszczyzną poślizgu ostojnicy *wózka powinien być nieco większy, niż takiż odstęp tej samej maźnicy od strony wewnętrznej. Zapewnia to przenoszenie sił bocznych głównie na łożysko oporowe z wałkami 15, oporowe zaś łożysko ślizgowe odgrywa rolę zabezpieczenia łożyska przed działaniem sił bocznych w kierunku przeciwnym. Inne szczegóły maźnicy widać z fig. 1 i 2.

Łożysko według wynalazku jest tańsze i łatwiejsze do wykonania oraz sprawniejsze podczas pracy, niż łożysko według wymienionego patentu nr 33607 z uwzględnieniem wszystkich zalet tego łożyska (przenoszenie sił bocznych łożyskiem wałkowym i smarowanie smarem półstałym).

Zastrzeżenia patentowe

1. Maźnica o łożyskach wałkowych i łożysku ślizgowym do osi pojazdów szynowych, znamienna tym, że oprócz znanych łożysk z wałkami cylindrycznymi (9) i stożkowymi (15) posiada zabezpieczające oporowe łożysko ślizgowe w postaci pierścienia (17).
2. Maźnica o łożyskach wałkowych według zastrz. 1, znamienna tym, że pierścień oporowy (12) łożyska wałkowego oporowego posiada kształt kątowy, umożliwiając dogodne centrowanie tego pierścienia na szyjce osiowej i zastosowanie dowolnego promienia zaokrąglenia przy przejściu od średnicy szyjki do średnicy przedpiaścia.

Józef Fijałkowski

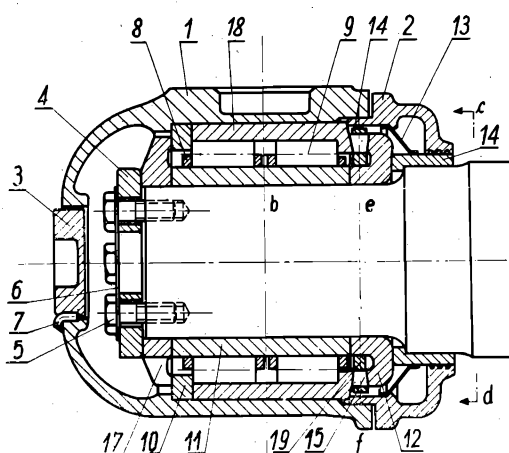


Fig. 2

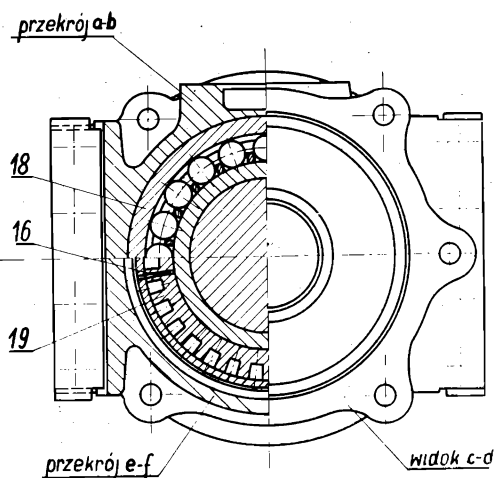


Fig. 1