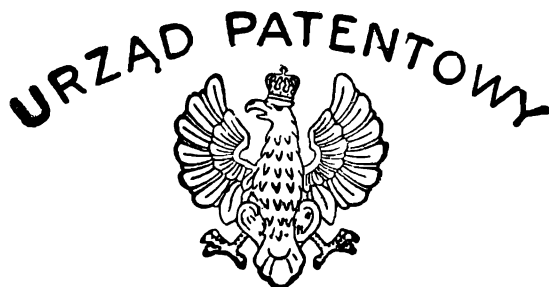


20 marca 1926 r.



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY B61f, 15/22

Nr 3127.

Kl. 20 d 13.

Gesellschaft für Feldbahn-Industrie Smoschewer & Co.
(Wrocław, Niemcy).

Zamknięcie przykrywy otworu smarowniczego w łożyskach.

Zgłoszono 28 stycznia 1920 r.

Udzielono 5 października 1925 r.

Pierwszeństwo: 25 czerwca 1918 r. (Niemcy).

Aby uchronić wnętrze łożysk przed pyłem i lotnym piaskiem, a przez to zapobiec zacieraniu się panewek i czopów, pożądane jest szczelne zamknięcie otworów wpustowych dla smarów, zwłaszcza w łożyskach wozów kolejowych.

Szczególnie przy łożyskach kulkowych jest wprost nieodzowne szczelne zamknięcie otworów smarowniczych; pył i piasek, któryby się dostał przez nieszczelnie osłonięty otwór smarowniczy do łożyska, przeszkadzałby swobodnemu obracaniu się kulek, przez co ustałoby właściwe działanie łożyska kulkowego, powodując równocześnie tarcia i ciśnienia niebezpieczne dla wytrzymałości łożyska, jak również jednostronne ścieranie się kulek.

Tam, gdzie większe koszty nie stanowi-

ły przeszkody, stosowano dotychczas, dla uszczelnienia otworów smarowniczych łożysk, przykrywy ze sprężynami najrozmaitszych konstrukcyj. Okazało się jednak w praktyce, że sprężyny szybko rdzewieją wskutek wpływów atmosferycznych i z czasem tracą sprężystość, a zatem i zamknięcie staje się nieszczelnem.

Poza tem przykrywy ze sprężynami są tak drogie, że przy masowym wyrobie łożysk tanich, np. dla kolejek polnych, wogóle nie mogą wchodzić w grę; w praktyce używa się w tych wypadkach zwykłych przykryw bez sprężyn, które są nieszczelne.

Wynalazek polega na użyciu przykrywy z blachy stalowej z wytłoczonym wgłębieniem o kształcie noska; podczas zamykania przykrywy wgłębienie to zostaje silnie do-

ciśnięte do krawędzi otworu smarowniczego i utrzymuje w ten sposób przykrywę w stanie zamkniętym. Jak dotychczas stwierdzono, takie zamknięcie pozostaje stale szczelnem i pewnie chroni smar przed zanieczyszczeniem pyłem i piaskiem.

Dołączony rysunek przedstawia wynalazek w przekroju przez otwór smarowniczy łożyska oraz przykrywę.

a oznacza kadłub łożyska, *b* — otwór smarowniczy.

Do ścianki otworu smarowniczego *b* u mocowaną jest, obrotowo około osi *d*, przykrywa *c*. W przykrywie *c* jest wytłoczone wgłębienie *e* o kształcie noska. Krawędź *f* otworu *b* znajduje się na drodze ruchu wgłębienia *e*, zatem przy zamykaniu przykrywy musimy pokonać tarcie noska *e* o krawędź *f*; naodwrot podniesienie przykrywy wymaga dość znacznego wysiłku, gdyż

nacisk (tarcie) przytrzymuje silnie przykrywę w stanie zamkniętym.

Zastrzeżenie patentowe.

Zamknięcie przykrywy otworu smarowniczego w łożyskach, znamienne tem, że w przykrywie (*c*), wykonanej z blachy, wytłoczony jest ku dołowi nosek (*e*) tak, że krawędź (*f*) otworu smarowniczego (*b*) zjawia się na drodze ruchu tegoż noska (*e*), wskutek czego nosek (*e*) może być przesunięty poprzez krawędź (*f*) tylko po pokonaniu znacznego oporu tarcia, które utrzymuje przykrywę w stanie zamkniętym.

Gesellschaft für Feldbahn-
Industrie Smoschewer & Co.

Zastępca: M. Kryzan,
rzecznik patentowy.

