

(12) **Österreichische Patentanmeldung**

(21) Anmeldenummer: A 50341/2017
(22) Anmeldetag: 26.04.2017
(43) Veröffentlicht am: 15.11.2018

(51) Int. Cl.: **F16C 33/12** (2006.01)
F16C 33/10 (2006.01)
F03D 80/70 (2016.01)
F16H 57/08 (2006.01)

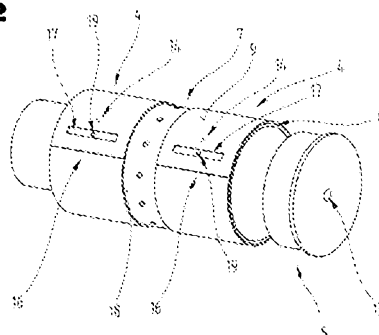
(56) Entgegenhaltungen:
AT 516029 B1
DE 102016219800 A1
WO 2013106878 A1
AT 513743 B1
US 5274921 A
US 2377681 A
DE 102008049747 A1
US 2449662 A
US 2821010 A
US 3153990 A

(71) Patentanmelder:
Miba Gleitlager Austria GmbH
4663 Laakirchen (AT)
(72) Erfinder:
Hölzl Johannes Sebastian Dipl.Ing. Dr.
4880 Berg im Attergau (AT)
(74) Vertreter:
Anwälte Burger und Partner Rechtsanwalt
GmbH
4580 Windischgarsten (AT)

(54) **Verfahren zur Herstellung einer Gleitlagerbüchse**

(57) Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Herstellung einer Gleitlagerbüchse (4), bei dem eine ebene Stützmetallschicht (8) bereitgestellt wird, auf dieser zur Herstellung eines ebenen Verbundwerkstoffes eine Gleitschicht (9) angeordnet wird, und danach der Verbundwerkstoff in die Form der Gleitlagerbüchse (4) so eingerollt wird, dass in der Gleitlagerbüchse (4) die Stützmetallschicht (8) radial innerhalb der Gleitschicht (9) liegt. Die beiden aneinanderstoßenden Stirnflächen der gerollten Gleitlagerbüchse (4) werden in Axialrichtung unter Ausbildung einer Schweißnaht (16) miteinander verschweißt. Eine Ölnut (17) wird in einem Abstand zur Schweißnaht (16) ausgebildet, der zwischen 0,5 % und 10 % des äußeren Umfanges der Lauffläche der Gleitschicht (9) beträgt. In die Ölnut (17) mündet eine Schmiermittelzuführungsleitung, wozu in der Stützmetallschicht (8) und gegebenenfalls in der Gleitschicht (9) eine entsprechende Bohrung (19) ausgebildet wird. Weiter betrifft die Erfindung eine nach diesem Verfahren hergestellte Gleitlagerbüchse (4).

Fig.2



Z u s a m m e n f a s s u n g

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Herstellung einer Gleitlagerbüchse (4) nach dem eine ebene Stützmetallschicht (8) bereitgestellt wird, auf dieser Stützmetallschicht (8) zur Herstellung eines ebenen Verbundwerkstoffes eine Gleitschicht (9) angeordnet wird, und danach der ebene Verbundwerkstoff in die Form der Gleitlagerbüchse (4) derart eingerollt wird, dass in der Gleitlagerbüchse (4) die Stützmetallschicht (8) radial unterhalb der Gleitschicht (9) angeordnet wird. Weiter betrifft die Erfindung eine nach diesem Verfahren hergestellte Gleitlagerbüchse (4).

Fig. 3

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Herstellung einer Gleitlagerbüchse nach dem eine ebene Stützmetallschicht bereitgestellt wird, auf dieser Stützmetallschicht zur Herstellung eines ebenen Verbundwerkstoffes eine Gleitschicht angeordnet wird, und danach der ebene Verbundwerkstoff in die Form der Gleitlagerbüchse eingerollt wird.

Weiter betrifft die Erfindung eine gerollte Gleitlagerbüchse aus einem Verbundwerkstoff umfassend eine Stützmetallschicht und eine Gleitschicht.

Die Erfindung betrifft auch eine Achse, insbesondere einen Planetenradzapfen für ein Windkraftanlagengetriebe, mit einer Gleitlagerbüchse.

Zudem betrifft die Erfindung ein Windkraftanlagengetriebe mit zumindest einem Zahnrad, das auf einer Achse gelagert ist, wobei zwischen dem Zahnrad und der Achse eine Lagerstelle mit einer Gleitlagerbüchse angeordnet ist.

Gleitlagerbüchsen sind im Allgemeinen derart gestaltet, dass das Lagermaterial auf der Büchseninnenseite angebracht ist. Damit ist festgelegt, dass die Büchse nie auf der Welle aufgeschraubt wird, sondern in der Lageraufnahme eingepresst wird.

Auf dem Windenergiesektor ist aber aus der EP 2 383 480 A1 auch bekannt, dass ein eine Gleitlagerbüchse drehfest mit einer Achse verbunden ist. In dieser Druckschrift wird ein Planetengetriebe für eine Windkraftanlage mit zumindest einem Sonnenrad, einem Hohlrad und einem Planetenträger, in dem mehrere Planetenräder gelagert sind, beschrieben. Es sind mehrere Radialgleitlagern zur Lagerung der Planetenräder vorhanden, die jeweils eine Hülse aus einem Gleitlagerwerk-

stoff umfassen, die als Innenring auf der Planetenradachse befestigt ist, wobei ein zugehöriger Lageraußenring durch die Bohrung des Planetenrades gebildet ist. Als Gleitlagerwerkstoffe werden Kupfer-Zink-Legierungen, Kupfer-Zinn-Legierungen und Aluminium-Zinn-Legierungen beschrieben. Es wird weiter beschrieben, dass sich eine kostengünstige Gleitlagerrealisierung ergibt, wenn der der Gleitlagerwerkstoff jeweils auf einen Stahlstützkörper walzplattiert ist. Diese Druckschrift enthält jedoch keinen Hinweis darauf, in welcher radialen Abfolge die einzelnen Schichten angeordnet sind. Insbesondere ergibt sich aus den Zeichnungen für den Fachmann auch kein mehrschichtiger Aufbau der Gleitlagerbüchsen, sondern nur ein Einschichtmaterial. Es ist daher für den Fachmann klar, dass in Ansehung des voran skizzierten allgemeinen Fachwissens die mehrschichtige Ausführungsvariante der Gleitlagerbüchse der Gleitlagerwerkstoff die radial innere Schicht bildet.

Aus der AT 513 743 A4 ist ein Windkraftanlagengetriebe mit zumindest einem Zahnrad, das auf einer Achse gelagert ist, wobei zwischen dem Zahnrad und der Achse eine Lagerstelle mit einem Gleitlager angeordnet ist, bekannt. Das Gleitlager ist insbesondere als Gleitlagerbüchse ausgeführt, und kann mit der Achse oder dem Zahnrad drehfest verbunden sein. Weiter ist die Gleitlagerbüchse als Mehrschichtgleitlager ausgeführt.

Der vorliegenden Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, Kriecherscheinungen bei einer, auf einer Achse drehfest angeordneten Gleitlagerbüchse zur reduzieren bzw. zu vermeiden, insbesondere bei deren Einsatz in einem Windkraftanlagengetriebe.

Die Aufgabe der Erfindung wird mit der eingangs genannten Gleitlagerbüchse gelöst, bei der die Stützmetallschicht in radialer Richtung unterhalb der Gleitschicht angeordnet ist.

Weiter wird die Aufgabe der Erfindung mit der eingangs genannten Achse gelöst, bei der die Gleitlagerbüchse erfindungsgemäß ausgebildet ist.

Die Aufgabe der Erfindung wird auch mit dem eingangs genannten Windkraftanlagengetriebe gelöst, bei dem die Achse erfindungsgemäß ausgebildet ist.

Zudem wird die Aufgabe der Erfindung mit dem eingangs genannten Verfahren gelöst, nach dem der ebene Verbundwerkstoff derart eingerollt wird, dass in der Gleitlagerbüchse die Stützmetallschicht radial unterhalb der Gleitschicht angeordnet wird.

Von Vorteil ist dabei, dass durch das inverse Einrollen des ebenen Verbundwerkstoffes zur Gleitlagerbüchse auf der Achse relativ kostengünstig die Werkstoffkombination Stahl - harte Rückenmetallschicht, insbesondere Stahl, erhalten wird. Es können damit das Kriechen bzw. Relaxationserscheinungen im Bereich der drehfesten Verbindung der Gleitlagerbüchse mit der Achse einfacher verhindert bzw. reduziert werden. Zudem wird damit der Vorteil erreicht, dass das Einrollen des ebenen Verbundwerkstoffes über den härtesten Werkstoff des Verbundwerkstoffes erfolgt, wodurch Nachbearbeitungen der Gleitlagerbüchse reduziert werden können. Es können damit auch Reparaturarbeiten an der Gleitlagerbüchse in dem Windkraftanlagengetriebe einfacher durchgeführt werden, da die Achse des Getriebes einfacher zugänglich ist (im Vergleich zum Ausbau der Zahnräder des Getriebes). Dadurch ist es möglich, eventuell auftretendes Kriechen in der oder den weicheren Schicht(en) der Gleitlagerbüchse einfacher zu korrigieren bzw. zu beheben.

Die Gleitlagerbüchse kann in einer Axialrichtung eine Schweißnaht aufweisen. Durch das stoffschlüssige Verbinden der beiden offenen Enden des eingerollten Verbundwerkstoffes kann die Formbeständigkeit der Gleitlagerbüchse verbessert werden. Im Vergleich zu verklinten Ausführungen kann mit der stoffschlüssigen Verbindung eine homogenere Gleitfläche der Gleitlagerbüchse zur Verfügung gestellt werden.

Nach einer Ausführungsvariante dazu kann vorgesehen sein, dass die Gleitlagerbüchse neben der Schweißnaht eine in der Axialrichtung verlaufende Ölnut aufweist. Obwohl es an sich naheliegend wäre, die Ölnut zumindest teilweise in der Schweißnaht auszubilden, da damit durch das Schweißen bedingte Materialver-

änderungen an der Oberfläche der Gleitschicht entfernt und die Nachbearbeitung der Schweißnaht an sich in einem Arbeitsgang erledigt werden können, bietet die Anordnung der Ölnut neben der Schweißnaht den Vorteil, dass zur Herstellung der Schweißnaht die gesamte Gleitschicht und gegebenenfalls ein Teil der Stützmetallschicht zur Ausbildung einer Nut in der geschweißt wird, einfacher entfernt werden kann. Die Ölnut selbst kann dabei als „geschlossene Nut“ ausgebildet sein, d.h. dass sie sich nicht über die gesamte Breite in Axialrichtung der Gleitlagerbüchse, also nicht bis in die seitlichen Stirnflächen, erstreckt. Es kann damit ein Ölverlust durch seitlichen Austritt besser vermieden werden.

Aus voranstehend genannten Gründen ist die Gleitlagerbüchse drehfest mit der Achse verbunden, insbesondere auf diese aufgeschrumpft.

Es kann weiter vorgesehen sein, dass in der Achse eine Schmiermittelzuführungsleitung ausgebildet ist, und dass in der Stützmetallschicht der Gleitlagerbüchse eine Bohrung ausgebildet ist, die in eine in der Axialrichtung verlaufende Ölnut in der Gleitschicht mündet. Durch die Schmiermittelzuführung über die Achse kann das Schmiermittelversorgungssystem für die Lagerstellen vereinfacht werden, wodurch das Windkraftanlagengetriebe kompakter aufgebaut werden kann.

Zum besseren Verständnis der Erfindung wird diese anhand der nachfolgenden Figuren näher erläutert.

Es zeigen jeweils in stark vereinfachter, schematischer Darstellung:

- Fig. 1 einen Querschnitt durch einen Ausschnitt aus einem Windkraftanlagengetriebe;
- Fig. 2 eine Achse in Schrägansicht;
- Fig. 3 einen Schnitt durch eine Gleitlagerbüchse.

Einführend sei festgehalten, dass in den unterschiedlich beschriebenen Ausführungsformen gleiche Teile mit gleichen Bezugszeichen bzw. gleichen Bauteilbezeichnungen versehen werden, wobei die in der gesamten Beschreibung enthaltenen Offenbarungen sinngemäß auf gleiche Teile mit gleichen Bezugszeichen

bzw. gleichen Bauteilbezeichnungen übertragen werden können. Auch sind die in der Beschreibung gewählten Lageangaben, wie z.B. oben, unten, seitlich usw. auf die unmittelbar beschriebene sowie dargestellte Figur bezogen und sind diese Lageangaben bei einer Lageänderung sinngemäß auf die neue Lage zu übertragen.

Fig. 1 zeigt einen Querschnitt durch einen Ausschnitt aus einem Windkraftanlagengetriebe 1. Das Windkraftanlagengetriebe 1 ist insbesondere in Form eines (einfachen) Planetengetriebes ausgebildet.

Bekanntlich umfassen Windkraftanlagen einen Turm an dessen oberen Ende eine Gondel angeordnet ist, in der der Rotor mit den Rotorblättern gelagert ist. Dieser Rotor ist über ein Getriebe mit einem Generator, der sich ebenfalls in der Gondel befindet, wirkungsverbunden, wobei über das Getriebe die niedrige Drehzahl des Rotors in eine höhere Drehzahl des Generatorrotors übersetzt wird. Da derartige Ausführungen von Windkraftanlagen zum Stand der Technik gehören, sei an dieser Stelle an die einschlägige Literatur hierzu verwiesen.

Das Windkraftanlagengetriebe 1 weist zumindest ein Zahnrad 2 auf. Dieses Zahnrad 2 ist in dem Windkraftanlagengetriebe 1 in kämmenden Eingriff zwischen einem zweiten und einem dritten Zahnrad (beide nicht dargestellt) angeordnet. Dazu weist das zumindest ein Zahnrad 2 eine Außenstirnverzahnung 3 auf.

In der Ausführungsform des Windkraftanlagengetriebes 1 als Planetengetriebe, insbesondere als Hauptgetriebe einer Windkraftanlage, ist das zweite Zahnrad als Sonnenrad mit einer Stirnverzahnung ausgeführt, das mit einer Welle, die zum Generatorrotor führt, drehfest verbunden ist. Das Sonnenrad ist üblicherweise von mehreren Zahnrädern 2, den Planetenrädern, beispielsweise zwei, vorzugsweise drei oder vier, umgeben.

Das dritte Zahnrad ist als Hohlrad ausgeführt, das das zumindest ein Zahnrad 2 bzw. die Zahnräder 2 in radialer Richtung umgibt und das an einer inneren Oberfläche ebenfalls zumindest teilweise eine Verzahnung aufweist, die in kämmenden Eingriff mit der Außenstirnverzahnung 3 des Zahnrades 2 bzw. der Zahnräder 2

steht. Das Hohlrad ist drehfest mit einer Rotorwelle des Rotors der Windkraftanlage oder drehfest mit dem Gehäuse des Windkraftanlagengetriebes 1 verbunden.

Die Verzahnungen der Zahnräder in dem Windkraftanlagengetriebe 1 können als Geradverzahnung oder Schrägverzahnung ausgeführt sein.

Das zumindest eine Zahnrad 2 (es wird im Folgenden nur mehr ein Zahnrad 2 beschrieben, wobei diese Ausführungen auch auf alle bzw. mehrere Zahnräder 2 übertragbar sind) ist über mehrere Gleitlagerbüchsen 4 auf einer Achse 5, also beispielsweise einem Planetenbolzen (der so genannten Planetenachse) gelagert. Diese Achse 5, die besser in Fig. 2 ersichtlich ist, kann in Bohrungen eines Zahnradträgers 6 gehalten sein.

Es sei darauf hingewiesen, dass nicht nur einstufige Ausführungen von derartigen Windkraftanlagengetrieben 1 im Rahmen der Erfindung möglich sind, sondern auch mehrstufige, beispielsweise zwei- oder dreistufige, wozu in zumindest einem Zahnrad 2, insbesondere einem Planeten, weitere Stirnradstufen integriert sein können. Zudem sind auch Parallelgetriebe im Rahmen der Erfindung darstellbar, die in diesem Umfang zu gegenständlicher Beschreibung gehört. Demgemäß kann das Windkraftanlagengetriebe 1 ein einfaches Planetengetriebe und ein paralleles zwei- oder mehrstufiges Planetengetriebe oder generell mehrere Planetengetriebe aufweisen.

Des Weiteren sei angemerkt, dass, obwohl bevorzugt, die Erfindung nicht nur in Planetengetrieben von Windkraftanlagen Anwendung findet, sondern generell in Getrieben für Windkraftanlagen verwendet werden kann, insbesondere zur Übersetzung der langsamen Drehzahl des Rotors einer Windkraftanlage in eine höhere Drehzahl. Auch andere Anwendungen der im Folgenden noch näher beschriebenen Gleitlagerbüchse 4 sind im Rahmen der Erfindung möglich.

Die Gleitlagerbüchsen 4 sind in axialer Richtung unter Ausbildung eines Zwischenraums 7 voneinander beabstandet angeordnet.

Die Gleitlagerbüchsen 4 sind drehfest mit der Achse 5 verbunden. Zur drehfesten Verbindung werden die Gleitlagerbüchsen 4 insbesondere auf die Achse 5 aufge-

schrumpft (Presssitz). Es sind jedoch auch andere Methoden zur Herstellung der drehfesten Verbindung möglich. Beispielsweise können die Gleitlagerbüchsen 4 mit der Achse 4 verschweißt oder über Stifte verbunden sein. Die Gleitlagerbüchsen 4 können also formschlüssig und/oder kraftschlüssig und/oder kraftschlüssig mit der Achse 4 verbunden sein.

Die Gleitlagerbüchsen 4 sind als Mehrschichtgleitlager ausgebildet, wie dies insbesondere auch aus Fig. 3 zu ersehen ist.

Die Gleitlagerbüchsen 4 bestehen aus einer Stützmetallschicht 8 und einer Gleitschicht 9, die auf der Stützschiicht 8 aufgebracht ist. Die Gleitschicht 9 bildet dabei eine Lauffläche für das Zahnrad 2 bzw. das zu lagernde Bauteil. Anders als bei herkömmlichen Gleitlagerbüchsen befindet sich die Stützmetallschicht 8 in radialer Richtung unterhalb der Gleitschicht 9, sodass sie in direktem Kontakt mit der Oberfläche der Achse 4 steht, an der sie anliegt bzw. mit der sie drehfest verbunden ist. Die Gleitschicht 9 ist demzufolge die radial äußerste Schicht.

Neben dieser zweischichtigen Ausführung der Gleitlagerbüchsen 4 besteht auch die Möglichkeit, dass Zwischenschichten zwischen der Gleitschicht 9 und der Stützmetallschicht 8 angeordnet sind, beispielsweise eine Lagermetallschicht 10, wie dies strichliert in Fig. 3 angedeutet ist. Weiter kann/können zwischen der Stützmetallschicht 8 und der Gleitschicht 9 und/oder zwischen der Lagermetallschicht 10 und der Gleitschicht 9 und/oder zwischen der Stützmetallschicht 8 und der Lagermetallschicht 10 zumindest eine Bindschicht und/oder zumindest eine Diffusionssperrschicht angeordnet sein. Es besteht weiter die Möglichkeit, dass auf der Gleitschicht 9 eine Verschleißschicht oder eine Einlaufschicht angeordnet ist, die in diesem Fall die radial äußerste Schicht bildet.

Die jeweiligen Schichten können direkt miteinander verbunden sein, sodass also beispielsweise die Stützmetallschicht 8 direkt mit der Gleitschicht 9 oder der Lagermetallschicht 10 oder einer Bindschicht oder einer Diffusionssperrschicht verbunden ist. Entsprechendes gilt bei einer anderen Schichtabfolge im Rahmen der voranstehend genannten Schichten der Gleitlagerbüchsen 4.

Die Stützmetallschicht 2 besteht insbesondere aus einem Stahlrücken. Sie kann aber auch aus einem anderen Material bestehen, das den Gleitlagerbüchsen 4 die erforderliche Formstabilität gibt.

Die gegebenenfalls vorhandene Lagermetallschicht 10 kann beispielsweise aus einer (bleifreien) Kupfer- oder Aluminiumlegierung oder Zinnlegierung bestehen. Beispiele hierfür sind AlSn6CuNi , AlSn20Cu , AlSi4Cd , AlCd3CuNi , AlSi11Cu , AlSn6Cu , AlSn40 , AlSn25CuMn , AlSi11CuMgNi , CuSn10 , CuAl10Fe5Ni5 , CuZn31Si1 , CuPb24Sn2 , CuSn8Bi10 , SnSb8Cu4 , SnSb12Cu6Pb .

Die Gleitschicht 9 kann beispielsweise aus einer Kupfer-Blei Legierung, beispielsweise CuPb22Sn2,5 , oder einer Kupfer-Zinn Legierung, beispielsweise CuSn5Zn , oder einer Aluminiumbasislegierung, beispielsweise AlSn20Cu , AlSn25Cu1,5Mn0,6 , oder aus einem Gleitlack, beispielsweise auf Polyamidimid-Basis mit MoS_2 und/oder Grafit, bestehen.

Die Verschleißschicht 5 kann beispielsweise aus Zinn, Blei, Bismut oder einer Bismut-Legierung, oder einem Gleitlack, beispielsweise auf Polyamidimid-Basis mit MoS_2 und/oder Grafit, bestehen.

Die Diffusionssperrschicht und/oder die Bindschicht kann z.B. aus Al, Mn, Ni, Fe, Cr, Co, Cu, Ag, Mo, Pd sowie NiSn- bzw. CuSn-Legierungen bestehen.

Der Vollständigkeit halber sei angemerkt, dass die einzelnen Schichten zumindest quantitativ, insbesondere auch qualitativ, unterschiedlich zusammengesetzt sind,

In axialem Verlauf jeweils neben jeweils einer Gleitlagerbüchse 4 kann eine Anlaufscheibe 11 zwischen den Gleitlagerbüchsen 4 bzw. dem Zahnrad 2 und dem Zahnradträger 6 vorgesehen sein.

Aus Fig. 1 ist weiter eine bevorzugte Ausführungsvariante der Schmiermittelversorgung der Laufflächen der Gleitlagerbüchsen 4 ersichtlich. Dazu kann über eine Bohrung 12 bzw. eine kanalförmige Ausnehmung in der Achse 5, von einem Schmiermitteleinlass 13, der mit einem nicht dargestellten Schmiermittelreservoir in Verbindung steht, Schmiermittel, insbesondere Schmieröl, in Bereiche 14 der

Laufflächen der Gleitlagerbüchsen 4 zugeführt werden, von denen sich dann das Schmiermittel über zumindest annähernd die gesamte Lauffläche verteilt. Die Bohrung 13 bzw. die Ausnehmung weist bevorzugt mehrere Abschnitte auf, die insbesondere entweder einen radial nach außen weisenden oder einen axialen Verlauf aufweisen.

Wie aus Fig. 1 ersichtlich weist die Bohrung 12 bzw. die Ausnehmung zumindest eine Abzweigung auf, um eine Verteilung des Schmiermittels zu sämtlichen Lagerstellen zu erreichen, sodass also jede der beiden Gleitlagerbüchsen 4 über zumindest eine eigene Schmiermittelzufuhr verfügt. Gegebenenfalls können über den Umfang der Gleitlagerbüchsen 4 verteilt mehrere Schmiermittelaustritte zur Lagerstelle angeordnet sein, beispielsweise zwei oder drei oder vier, etc.

Die Schmiermittelzuführung kann ausschließlich über die Achse 5 erfolgen.

Zur besseren Verteilung des Schmiermittels über zumindest annähernd die gesamten Laufflächen ist der Zwischenraum 7 bevorzugt über zumindest eine Verbindungsleitung 15 mit der Umgebungsatmosphäre verbunden. Bevorzugt verläuft die Verbindungsleitung 15 in der Achse 5, wie dies aus Fig. 1 ersichtlich ist.

Für die Abfuhr des Schmiermittels aus den Lagerbereichen können eigene Abfuhrleitungen (nicht dargestellt) vorgesehen sein. Zumindest ein Teil des Schmiermittels kann aber auch über die Verbindungsleitung 15 in der Achse 5 abgeführt werden.

Es sei erwähnt, dass anstelle von zwei Gleitlagerbüchsen 4 auch nur eine oder mehr als zwei Gleitlagerbüchse(n) 4 eingesetzt werden kann/können, insbesondere in Hinblick auf zu Windkraftanlagen unterschiedliche Verwendungen der Gleitlagerbüchse 4.

Zur Herstellung der Gleitlagerbüchse 4 wird eine ebene (d.h. flache) Stützmetallschicht 8 bzw. ein entsprechender ebener Stützmetallschichtrohling bereitgestellt. Auf diese ebene Stützmetallschicht 8 wird zur Herstellung eines ebenen Verbundwerkstoffes die Gleitschicht 9 angeordnet und mit der Stützmetallschicht 8 verbunden, sofern keine Zwischenschichten angeordnet werden. Falls Zwischen-

schichten verwendet werden, werden sie entsprechend der richtigen Reihenfolge auf der ebenen Stützmetallschicht 8 nacheinander angeordnet.

Die Verbindung der Schicht(en), insbesondere der Gleitschicht 9) mit der Lagermetallschicht 8 kann insbesondere durch Walzen erfolgen, wozu entsprechende Streifen aus dem Werkstoff für die weitere(n) Schicht(en) verwendet werden. Es sind aber auch andere Abscheideverfahren möglich, beispielsweise die galvanische Abscheidung oder die Abscheidung nach einem PVD- oder CVD-Verfahren.

Nach der Herstellung dieses ebenen Verbundwerkstoffes wird dieser in einem Walzstuhl in die Form der Gleitlagerbüchse 4 derart eingerollt, dass in der Gleitlagerbüchse die Stützmetallschicht 8 radial unterhalb der Gleitschicht 9 angeordnet wird und die Gleitschicht 9 die radial äußere Schicht zur Ausbildung der Lauffläche bildet.

Nach einer anderen Ausführungsvariante kann vorgesehen sein, dass die Gleitlagerbüchse 4 eine Schweißnaht 16 aufweist. Nach dem Einrollen ist die Gleitlagerbüchse 4 im Bereich der axialen Stirnflächen noch offen ausgeführt. Um diesen beiden Stirnflächen miteinander zu verbinden werden diese vorzugsweise miteinander mit oder ohne Zusatzstoff miteinander verschweißt. Dabei wird vorzugsweise vor dem Schweißen die Gleitschicht 9 über die gesamte Dicke in radialer Richtung und gegebenenfalls ein Teil der Stützmetallschicht 8 zur Ausbildung einer Nut entfernt. In dieser Nut erfolgt dann das Zusammenschweißen, wobei in diesem Fall nur die Stützmetallschicht 8 geschweißt wird.

Es sind aber auch andere Verbindungsmethoden möglich, beispielsweise können die beiden axialen Stirnflächen miteinander verklinkt werden.

Es kann nach einer weiteren Ausführungsvariante vorgesehen werden, dass neben der Schweißnaht 16 zumindest eine in der Axialrichtung verlaufende Ölnut 17 ausgebildet ist bzw. wird. Bevorzugt ist die Ölnut 17 in einem Abstand zur Schweißnaht 16 angeordnet, der zwischen 0,5 % und 10 % des äußeren Umfanges der Lauffläche der Gleitschicht 9 (in der Axialrichtung betrachtet) beträgt.

Weiter ist bevorzugt, wenn die Ölnut 17 vor und in einem Abstand zu axialen Stirnflächen 18 der Gleitlagerbüchse 4 enden, sich diese also in der Axialrichtung nicht durchgehend über die gesamte Lauffläche erstrecken. Der Abstand der Ölnut von den axialen Stirnflächen 18 kann ausgewählt sein aus einem Bereich von 2 % und 20 % der axialen Gesamtlänge der Gleitlagerbüchse 4.

Im Falle der Ausbildung der zumindest einen Ölnut 17 mündet die Schmiermittelführung, also insbesondere deren radialen Abschnitte, in dieser Ölnut 17, wozu in der Stützmetallschicht 8 und gegebenenfalls in der Gleitschicht 9 eine entsprechende Bohrung 19 ausgebildet ist, durch die das Schmiermittel zugeführt wird.

Die Ausführungsbeispiele zeigen bzw. beschreiben mögliche Ausführungsvarianten, wobei an dieser Stelle bemerkt sei, dass auch diverse Kombinationen der einzelnen Ausführungsvarianten untereinander möglich sind.

Der Ordnung halber sei abschließend darauf hingewiesen, dass zum besseren Verständnis des Aufbaus der Gleitlagerbüchse 4 bzw. des Windkraftanlagengetriebes 1 diese nicht zwingenderweise maßstäblich dargestellt sind.

Bezugszeichenliste

- | | |
|----|--------------------------|
| 1 | Windkraftanlagengetriebe |
| 2 | Zahnrad |
| 3 | Außenstirnverzahnung |
| 4 | Gleitlagerbüchse |
| 5 | Achse |
| 6 | Zahnradträger |
| 7 | Zwischenraum |
| 8 | Stützmetallschicht |
| 9 | Gleitschicht |
| 10 | Lagermetallschicht |
| 11 | Anlaufscheibe |
| 12 | Bohrung |
| 13 | Schmiermitteleinlass |
| 14 | Bereich |
| 15 | Verbindungsleitung |
| 16 | Schweißnaht |
| 17 | Ölnut |
| 18 | Stirnfläche |
| 19 | Bohrung |

P a t e n t a n s p r ü c h e

1. Verfahren zur Herstellung einer Gleitlagerbüchse (4) nach dem eine ebene Stützmetallschicht (8) bereitgestellt wird, auf dieser Stützmetallschicht (8) zur Herstellung eines ebenen Verbundwerkstoffes eine Gleitschicht (9) angeordnet wird, und danach der ebene Verbundwerkstoff in die Form der Gleitlagerbüchse (4) eingerollt wird, dadurch gekennzeichnet, dass der ebene Verbundwerkstoff derart eingerollt wird, dass in der Gleitlagerbüchse (4) die Stützmetallschicht (8) radial unterhalb der Gleitschicht (9) angeordnet wird.
2. Gerollte Gleitlagerbüchse (4) aus einem Verbundwerkstoff umfassend eine Stützmetallschicht (8) und eine Gleitschicht (9), dadurch gekennzeichnet, dass die Stützmetallschicht (8) in radialer Richtung unterhalb der Gleitschicht (9) angeordnet ist.
3. Gleitlagerbüchse (4) nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass diese in einer Axialrichtung eine Schweißnaht (16) aufweist.
4. Gleitlagerbüchse (4) nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass neben der Schweißnaht (16) eine in der Axialrichtung verlaufende Ölnut (17) ausgebildet ist.
5. Achse (5), insbesondere Planetenradzapfen für ein Windkraftanlagengetriebe, mit einer Gleitlagerbüchse (4), dadurch gekennzeichnet, dass die Gleitlagerbüchse (4) nach einem der Ansprüche 2 bis 4 ausgebildet ist.
6. Achse (5) nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Gleitlagerbüchse (4) auf die Achse (5) aufgeschrumpft ist.
7. Achse (5) nach Anspruch 5 oder 6, dadurch gekennzeichnet, dass in der Achse (5) eine Schmiermittelzuführungsleitung ausgebildet ist, und dass in der

Stützmetallschicht (8) der Gleitlagerbüchse (4) eine Bohrung (19) ausgebildet ist, die in eine in der Axialrichtung verlaufende Ölnut (17) in der Gleitschicht (9) mündet.

8. Windkraftanlagengetriebe (1) mit zumindest einem Zahnrad (2), das auf einer Achse (5) gelagert ist, wobei zwischen dem Zahnrad (2) und der Achse (5) eine Lagerstelle mit einer Gleitlagerbüchse (4) angeordnet ist, dadurch gekennzeichnet, dass die Achse (5) nach einem der Ansprüche 5 bis 7 ausgebildet ist.

Fig.1

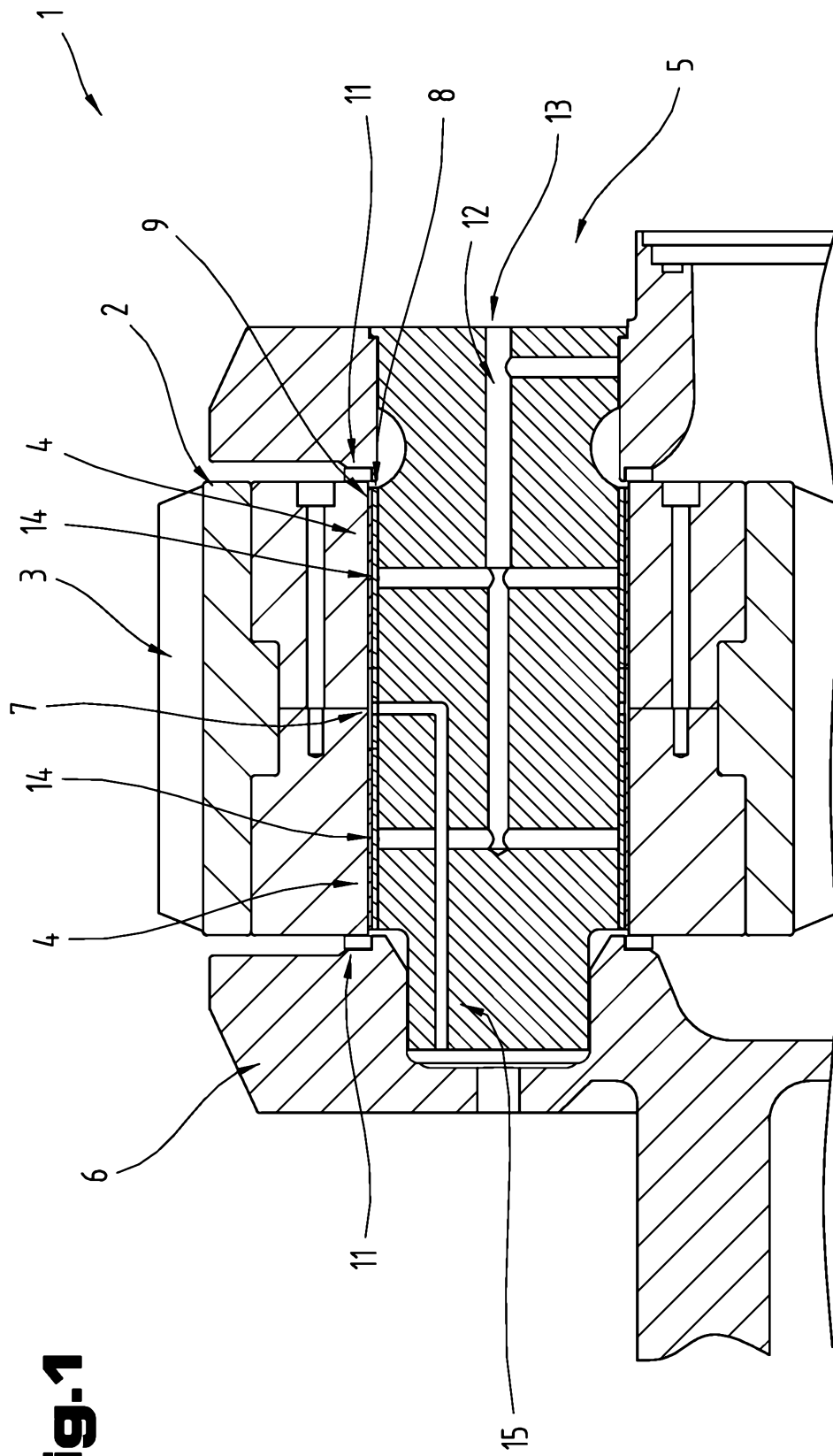


Fig.2

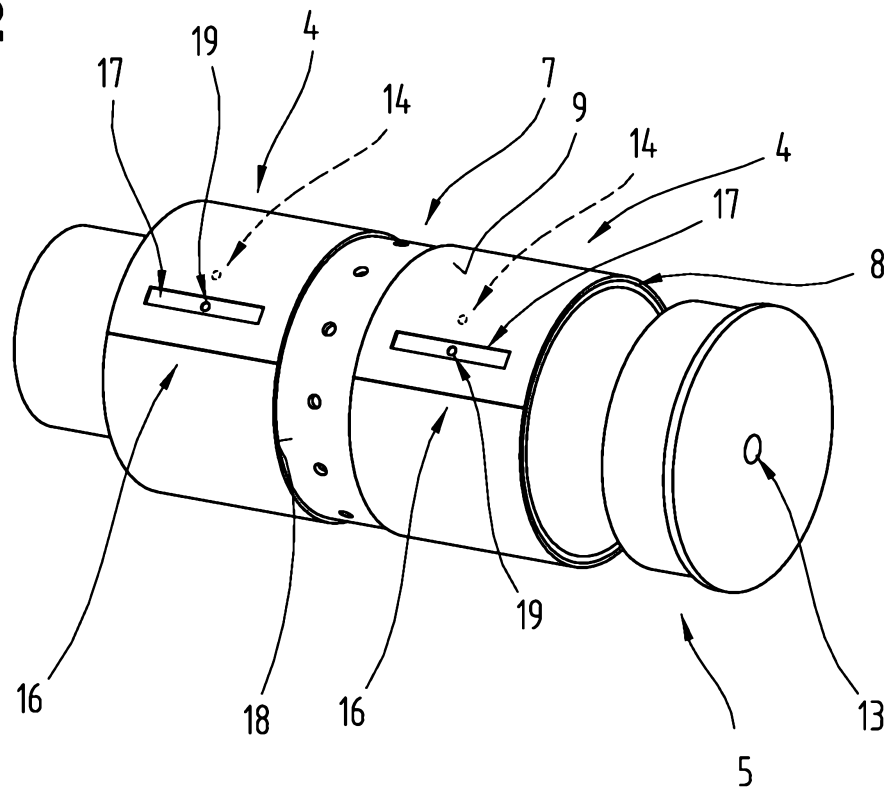
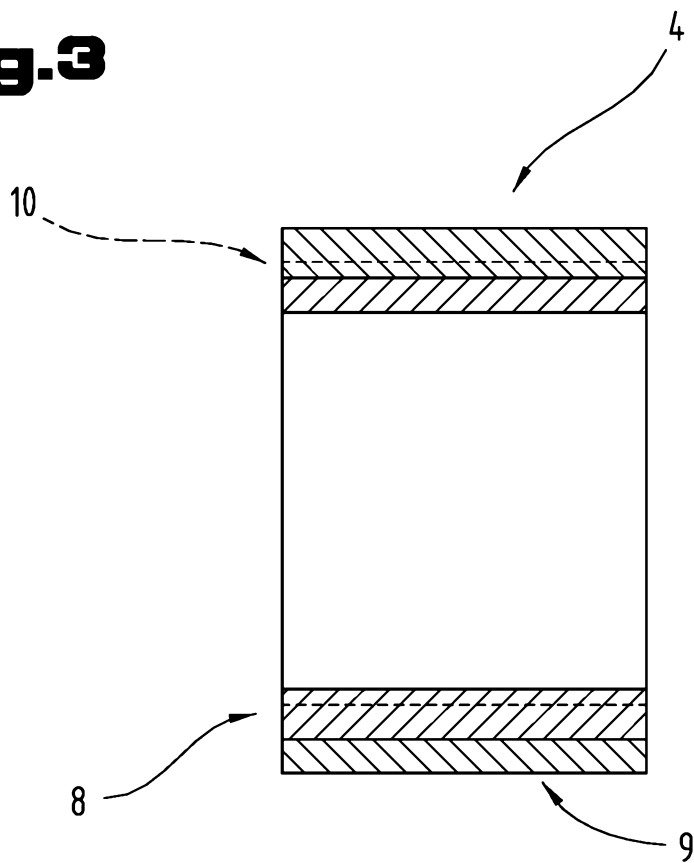


Fig.3



Miba Gleitlager Austria GmbH

Klassifikation des Anmeldungsgegenstands gemäß IPC:

F16C 33/12 (2006.01); **F16C 33/10** (2006.01); **F03D 80/70** (2016.01); **F16H 57/08** (2006.01)

Klassifikation des Anmeldungsgegenstands gemäß CPC:

F16C 33/125 (2013.01); **F16C 33/1055** (2013.01); **F03D 80/70** (2017.02); **F16C 2220/44** (2013.01); **F16H 2057/085** (2013.01)

Recherchierter Prüfstoff (Klassifikation):

F16C, F03D, F16H Y10T29/49677

Konsultierte Online-Datenbank:

EPODOC, FULLTEXT

Dieser Recherchenbericht wurde zu den am **26.04.2017** eingereichten Ansprüchen **1-8** erstellt.

Kategorie ¹⁾	Bezeichnung der Veröffentlichung: Ländercode, Veröffentlichungsnummer, Dokumentart (Anmelder), Veröffentlichungsdatum, Textstelle oder Figur soweit erforderlich	Betreffend Anspruch
X	AT 516029 B1 (MIBA GLEITLAGER GMBH) 15. Februar 2016 (15.02.2016) Fig. 2, 3, Absätze [0042], [0044], [0049] ("Lauffläche für den Planetenträger 9")	1, 2, 5
X	DE 102016219800 A1 (SCHAEFFLER TECHNOLOGIES AG) 13. April 2017 (13.04.2017) Fig. 1, 2, Absätze [0003], [0033], [0034], [0039], Anspruch 3	1, 2, 5-8
X	WO 2013106878 A1 (MIBA GLEITLAGER GMBH) 25. Juli 2013 (25.07.2013) Fig. 1, 2, Seite 6 Zeile 29 - Seite 7 Zeile 10, Seite 12 Zeilen 21-31, Seite 13 Zeilen 8-18, Anspruch 10	1, 2, 5, 6
X	AT 513743 B1 (MIBA GLEITLAGER GMBH) 15. Juli 2014 (15.07.2014) Fig. 1, Absätze [0045], [0046]	1, 2, 5, 6, 8
X	US 5274921 A (KAWAGOE ET AL.) 04. Januar 1994 (04.01.1994) Fig. 1-4, Spalte 2 Zeilen 13-28, 49-53, Spalte 3 Zeilen 46-52	1, 2, 5, 6
X	US 2377681 A (ETCHELLS) 05. Juni 1945 (05.06.1945) Fig. 1, 2, Seite 2 Spalte 1 Zeilen 2-10	1-3
X	DE 102008049747 A1 (SAINT GOBAIN PERFORMANCE PLAST) 01. April 2010 (01.04.2010) Fig. 1, 10, Absätze [0047], [0058], Ansprüche 7-9, 18, 21	1, 2
Y	US 2449662 A (LEESON) 21. September 1948 (21.09.1948) Fig. 1-6, Spalte 2 Zeile 37 - Spalte 3 Zeile 16, Spalte 3 Zeile 70 - Spalte 4 Zeile 6	1-6
Y	US 2821010 A (VASCONI ET AL.) 28. Januar 1958 (28.01.1958) Fig. 1-4, Spalte 1 Zeilen 54-71, Spalte 2 Zeilen 7-28	1-6

Datum der Beendigung der Recherche:

09.03.2018

Seite 1 von 2

Prüfer(in):

EHRENDORFER Kurt

¹⁾ Kategorien der angeführten Dokumente:

X Veröffentlichung **von besonderer Bedeutung**: der Anmeldungs-
gegenstand kann allein aufgrund dieser Druckschrift nicht als neu bzw. auf
erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden.

Y Veröffentlichung **von Bedeutung**: der Anmeldungsgegenstand kann nicht
als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die
Veröffentlichung mit einer oder mehreren weiteren Veröffentlichungen
dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese **Verbindung für
einen Fachmann naheliegend** ist.

A Veröffentlichung, die den allgemeinen **Stand der Technik** definiert.

P Dokument, das von **Bedeutung** ist (Kategorien **X** oder **Y**), jedoch **nach
dem Prioritätstag** der Anmeldung veröffentlicht wurde.

E Dokument, das **von besonderer Bedeutung** ist (Kategorie **X**), aus dem
ein „**älteres Recht**“ hervorgehen könnte (früheres Anmeldedatum, jedoch
nachveröffentlicht, Schutz ist in Österreich möglich, würde Neuheit in Frage
stellen).

& Veröffentlichung, die Mitglied der selben **Patentfamilie** ist.

Kategorie ^{*)}	Bezeichnung der Veröffentlichung: Ländercode, Veröffentlichungsnummer, Dokumentart (Anmelder), Veröffentlichungsdatum, Textstelle oder Figur soweit erforderlich	Betreffend Anspruch
X	US 3153990 A (KUNZOG) 27. Oktober 1964 (27.10.1964) Fig. 1, 2, Spalte 3 Zeilen 2-10	1-3

Patentansprüche

1. Verfahren zur Herstellung einer Gleitlagerbüchse (4) nach dem eine ebene Stützmetallschicht (8) bereitgestellt wird, auf dieser Stützmetallschicht (8) zur Herstellung eines ebenen Verbundwerkstoffes eine Gleitschicht (9) angeordnet wird, und danach der ebene Verbundwerkstoff in die Form der Gleitlagerbüchse (4) eingerollt wird, wobei der ebene Verbundwerkstoff derart eingerollt wird, dass in der Gleitlagerbüchse (4) die Stützmetallschicht (8) radial innerhalb der Gleitschicht (9) angeordnet wird, wobei zur Verbindung der nach dem Einrollen offenen Enden eine in Axialrichtung verlaufende Schweißnaht (16) ausgebildet wird und wobei weiter eine in der Axialrichtung verlaufende Ölnut (17) in einem Abstand zur Schweißnaht (16) ausgebildet wird, dadurch gekennzeichnet, dass die beiden aneinanderstoßenden Stirnflächen der gerollten Gleitlagerbüchse (4) in Axialrichtung unter Ausbildung der Schweißnaht (16) miteinander verschweißt werden, dass die Ölnut (17) in einem Abstand zur Schweißnaht (16) ausgebildet wird, der zwischen 0,5 % und 10 % des äußeren Umfanges der Lauffläche der Gleitschicht (9) - in Axialrichtung betrachtet – beträgt, wobei in die Ölnut (17) eine Schmiermittelzuführungsleitung mündet, wozu in der Stützmetallschicht (8) und gegebenenfalls in der Gleitschicht (9) eine entsprechende Bohrung (19) ausgebildet wird.

2. Gerollte Gleitlagerbüchse (4) aus einem Verbundwerkstoff umfassend eine Stützmetallschicht (8) und eine Gleitschicht (9), wobei die Stützmetallschicht (8) in radialer Richtung innerhalb der Gleitschicht (9) angeordnet ist, wobei die nach dem Einrollen offenen Enden mit einer in Axialrichtung verlaufenden Schweißnaht (16) verbunden sind und wobei weiter eine in Axialrichtung verlaufende Ölnut (17) in einem Abstand zur Schweißnaht (16) angeordnet ist, dadurch gekennzeichnet, dass die beiden aneinanderstoßenden Stirnflächen der gerollten Gleitlagerbüchse (4) in Axialrichtung unter Ausbildung der Schweißnaht (16) miteinander verschweißt sind, und dass die Ölnut (17) in einem Abstand zur Schweißnaht (16) ausgebildet ist, der zwischen 0,5 % und 10 % des äußeren Umfanges der Lauffläche der Gleitschicht (9) - in Axialrichtung betrachtet – beträgt, wobei in die Ölnut (17) eine Schmiermittelzuführungsleitung mündet, wozu in der

Stützmetallschicht (8) und gegebenenfalls in der Gleitschicht (9) eine entsprechende Bohrung (19) ausgebildet ist.

3. Achse (5), insbesondere Planetenradzapfen für ein Windkraftanlagengetriebe, mit einer Gleitlagerbüchse (4), dadurch gekennzeichnet, dass die Gleitlagerbüchse (4) nach Anspruch 2 ausgebildet ist.

4. Achse (5) nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Gleitlagerbüchse (4) auf die Achse (5) aufgeschrumpft ist.

5. Achse (5) nach Anspruch 3 oder 4, dadurch gekennzeichnet, dass die Schmiermittelzuführungsleitung der Achse (5) über die Bohrung (19) in die in Axialrichtung verlaufende Ölnut (17) in der Gleitschicht (9) mündet.

6. Windkraftanlagengetriebe (1) mit zumindest einem Zahnrad (2), das auf einer Achse (5) gelagert ist, wobei zwischen dem Zahnrad (2) und der Achse (5) eine Lagerstelle mit einer Gleitlagerbüchse (4) angeordnet ist, dadurch gekennzeichnet, dass die Achse (5) nach einem der Ansprüche 3 bis 5 ausgebildet ist.