



SZABADALMI LEIRÁS

7783. szám.

V/b. OSZTÁLY.

Javítás vasuti kocsi-csapágyakon.

KORBULY JÓZSEF GÉPÉSZMÉRNÖK, M. Á. VASUTI FŐFÖLÜGYELŐ
ARADON.

A szabadalom bejelentésének napja 1896 augusztus 27-ike. Elsőbbsége 1896 október 26-ától kezdődik.

Ábra I. az eredeti csapágy hosszmetsete; ábra II. az eredeti csaptok metsete a tömítési kamrán át; ábra III. az eredeti csapágytömítő gyűrű metsete; ábra IV. a javított csapágy hosszmetsete; ábra V. fölülnézet és vízszintes metset; ábra VI metset a tömítő szerkezeten; ábra VII. közép harántmetset; ábra VIII. középmetset az ágyvezetéken át; ábra IX. a szorítókészülék részletrajza; ábra X. a csavarokkal össze foglalt csészék; ábra XI. egy darabból öntött csésze.

Az 1894. évi 1562. sz. alatt szabadalmazott vasutikocsicsapágyon következő javítások végzendők:

1. Az ágytokot, mely az 1562. szabadalomban két részből $A B$ ábra I. áll, ezután csupán egy részből A_1 ábra IV. készítjük, melybe a C tőkét (nyerget) könnyebb megmunkáltatás végett kívülről tesszük be s helyzetébe b földővel biztosítjuk. Az A_1 tokot a kocsirúgóhoz y, y csavarokkal erősítjük meg.

Ezen szerkesztés mellett lehetséges a kocsi súlyát a tengelyre átvinni a nélkül, hogy a tok szilárdságilag igénybevétenék.

2. A kezdetben említett szabadalomban védett csésze d ábra I., mely két részből

áll, s mely részekre a h hüvelyt húzzuk föl I. ábra, oly módon alakíttatnék át, hogy a csészerezszekre hüvely helyett csupán Z, Z_1 vasgyűrűket húzzuk föl IV. ábra, de a csészékre egyúttal az elhagyott hüvely-nél volt tekeresalakú részt v reáöntjük.

A Z, Z_1 gyűrűket a csészerezszekre t, t csavarokkal erősítjük meg.

A hátsó Z_1 gyűrűnek még azon fontos szerepe van, hogy ez közvetíti a tokra háramló lökéseket a tengelycsapra, mielőtt a a tengelycsap a tok falaival érintkezne.

Ez által egyrészt a tengelytávol biztosítva van, másrészt a toktörések kiküszöbölhetők.

A csészerezszeket könnyebbfajta járműveknél gyűrűk nélkül oly módon készíthetjük, hogy azokat egymáshoz csavarokkal erősítjük meg. X. ábra.

Olyan tengelycsapokra, melyeknél elől rózsa nincsen, a csésze egydarabból készül. ezeknél tehát a gyűrűk vagy csavarok el-esnek. XI. ábra.

3. A csaptok tömítőszervezete, mely a 1562. szabadalomban oly módon készült, hogy a csaptok hátsó i hornyában elhelyezett különféle anyagból készült tömítőgyűrűt ábra II. és IX. az $e f o p g$ szorítóval

a tengelycsaphoz és egyúttal a horony falaihoz szorítottuk ábra II., most úgy szerkesztjük, hogy a horony külső falát képző r táresát IV. ábra a megfelelő csavarokkal az A_1 tokra külön erősítjük meg. Az érintkező felületek közé pedig az S bőrkarimákat tesszük oly módon, hogy ezeknek tömlőalakú részét a tengelycsapra húzzuk, s az előbbi szabadalomban védett $e f o p g$ szorítóval a tengelyre köröskörül reaszorítjuk.

A megfelelő idomokba préselt bőrkarimák rugékonysága lehetővé teszi azt, hogy a tok minden irányban kissé mozogjon anélkül, hogy a bőr megsérülne, vagy az összeköttetés meglazulna.

A bőrkarima — a tengely forgása folytán beálló — kopása esetén az f csavar az m lyukon át forgatható, s az által a szorítószalag a bőrt a tengelyre jobban rászorítja.

4. Oly csapágynál, melyek már előbb készültek a tömítőszervezetet az I. ábrában rajzolt módon készítjük, mely szerint az S_1 bőrkarimát egy külön x gyűrűvel és k csavarokkal erősítjük meg az i horony külső falaihoz. A tengelycsapra való megerősítést ugyancsak az $e f o p g$ szorítóval fogatosítjuk.

SZABADALMI IGÉNYEK.

1. Az 1894. évi 1562. szabadalomban védett vasútkocsicsapágó oly módon való készítése, mely szerint az A_1 tok egy darabból készítettik, melybe a C nyeret kívülről behelyezni és b fődővel helyében biztosítani lehet; mely nyereg és fődő segítségével a kocsis súlya átvihető a ten-

gelycsapra a nélkül, hogy a súly a tokra nehezednék.

2. a. Az 1894. évi 1562. szabadalomban védett vasútkocsicsapágó olyan szerkezetére, mely szerint a két részből álló csészére hüvely helyett 2 gyűrűt Z Z_1 húzunk, mely gyűrűk egyike arra van hivatva, hogy a csaptokra az ágyvillákról hármló lökéseket a tengelycsapra közvetítse, mielőtt a tok fala a tengelycsappal érintkezik;

b. továbbá ezen csészerezsek olyan szerkezetére, mely szerint azok egymással csavarokkal összefoglalhatók;

c. és végre a csésze olyan szerkezetére, mely szerint az a rózsátlan csapra egydarabból készíthető.

3. Az 1894. évi 1562. számú szabadalomban védett vasútkocsicsapágó azon szerkezetére, mely szerint annak tömítőszervezete, a kellőleg alakított S bőrkarimák, a tokra külön megerősíthető r táresa és a főszabadalomban védett $e f o p g$ szorítókészülék segítségével a tengelyhez szoríthatjuk, s ez által légmentes tömítést készíthetünk anélkül, hogy a tok mozgása a bőrkarimákra káros befolyást gyakorolna.

4. Az 1562. számú szabadalomban védett vasútkocsicsapágó oly szerkezetére, mely szerint az i horonyban a három igénypontban említett bőrkarima S_1 egy külön gyűrű X és csavarokkal k erősítetik meg a tok horonyfalához, másrészt ezen karima a szabadalomban védett $e f o p g$ szorítóval a tengelyhez szoríttatik.

(1 rajzlap melléklettel.)

Javítás vasuti kocsi-csapágyakon.

KORBULY JÓZSEF GÉPÉSZMÉRNÖK, M. Á. VASUTI FŐFELÜGYELŐ ARADON.

