

# URZĄD PATENTOWY w WARSZAWIE OPIS PATENTOWY

Nr 29925

Kl. 24 h, 1/03

F23 K3/04

Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik, Winterthur

## Lokomotywa parowa o zasilaniu półsamoczynnym

Zgłoszono 26 lipca 1939

Udzielono 4 lipca 1941

Pierwszeństwo: 27 lipca 1938 (Niemcy)

Wynalazek niniejszy dotyczy lokomotywy parowej, zasilanej przynajmniej w sposób półsamoczynny, nadającej się do obsługi tylko przez jedną osobę i zawierającej wbudowany zbiornik paliwa. Wynalazek polega na umieszczeniu na kotle zbiornika paliwa w postaci siodła oraz na zaopatrzeniu tego zbiornika z obydwóch stron w opuszczone ku dołowi części boczne; każdą z tych części można połączyć z komorą ogniową, w której następuje spalanie, za pomocą otworu do doprowadzania paliwa, zaopatrzonego w urządzenie zasilające, które daje się uruchamiać co najmniej z jednego stanowiska roboczego.

Załączony rysunek przedstawia przykład wykonania wynalazku. Fig. 1 przedstawia widok lokomotywy z boku; fig. 2

zaś — w większej skali przekrój lokomotywy przez komorę ogniową.

Kocioł 1 jest umieszczony na podwoziu 2 lokomotywy. Z przodu oraz z tyłu kotła znajdują się stanowiska robocze 3 i 4. Całość jest zamknięta skrzynią 5, rozciągającą się na całkowitą długość lokomotywy. Na tylnej części kotła osadzony jest na podobieństwo siodła zbiornik paliwa 6, przy mocowany do tej części. Zbiornik ten dotyka od góry do pokrywy 7 skrzyni; boczne części 18 tego zbiornika dotyczą bocznych ścianek 8 tejże skrzyni. W górnej ściance zbiornika znajdują się klapy 9 do napełniania; klapy te mogą się rozciągać na całą długość zbiornika. W zwróconej do komory ogniowej dolnej części boków 18 zbiornika znajdują się otwory 10, a w ściance

komory ogniowej — otwory 11; otwory te umożliwiają przedostawanie się paliwa ze zbiornika do komory ogniowej 12, w której odbywa się spalanie. Dna 16 boków zbiornika są pochylone w stronę otworu 11 (fig. 1 i 2) w celu ułatwienia przedostawania się paliwa do tego otworu pod wpływem działania siły ciężkości.

W otworach 10 wbudowane są nie przedstawione szczegółowo urządzenia zasilające 13, umożliwiające obsłudze doprowadzanie stosownie do potrzeby paliwa do komory 12, w której odbywa się spalanie. Urządzenia te można uruchamiać z każdego ze stanowisk roboczych 3 i 4 za pomocą dźwigni 14 z odpowiednim zespołem dźwigni 15.

W celu prawidłowego pokrycia rusztu 17 materiałem opałowym, wykonuje się powierzchnię tego rusztu w kształcie rozwartej litery V; ruszt ten jest więc pochylony z każdej strony w kierunku niżej położonego środka.

W przedstawionym na fig. 1 przykładzie wykonania wynalazku środki bocznych otworów 11 znajdują się we wspólnej płaszczyźnie pionowej, prostopadłej do osi lokomotywy. W lokomotywach o większych rusztach korzystnie jest przestawić względem siebie te otwory, a więc umieścić je w różnych przekrojach poprzecznych lokomotywy. W ten sposób uzyskuje się jednostajne pokrycie paliwem całkowitej długości rusztu. Jeden z otworów 11 jest wówczas bardziej wysunięty ku przodowi, a drugi bardziej cofnięty ku tyłowi, niż odpowiedni otwór według fig. 1.

Umieszczenie zbiornika paliwa według wynalazku umożliwia za pomocą rozciągnięcia jego ścian bocznych oraz pokrywy do granic gabarytu dopuszczalnego dla lokomotyw bez tendra zabranie ze sobą stosunkowo znacznych ilości paliwa. Wynalazek umożliwia więc wykonanie lokomotyw,

nadających się do obsługi jednoosobowej i rozwijających moc większą od znanych lokomotyw tego rodzaju. Tylne ścianki kotła i komory ogniowej 19 jest wolna; można na niej rozmieścić całkowite uzbrojenie kotła w sposób nader przejrzysty.

Korzystne jest umieszczenie dna 16 bocznych części zbiornika z paliwem tak wysoko, aby pod tym dnem można było, pochylając się, przejść od jednego stanowiska roboczego do drugiego.

Zbiornik można również przystosować do paliwa ciekłego; w tym przypadku powinna być umożliwiona regulacja palników z obydwóch stanowisk roboczych.

### Z a s t r z e ż e n i a   p a t e n t o w e .

1. Lokomotywa parowa, zasilana paliwem przynajmniej w sposób półsamoczynny, nadająca się do obsługi tylko przez jedną osobę i zawierająca wbudowany zbiornik paliwa, znamienna tym, że zbiornik paliwa (6) umieszczony jest w postaci siodła na kotłach (1) i zaopatrzony z obydwóch stron w opuszczone ku dołowi części boczne (18), które można połączyć z komorą ogniową (12) za pomocą otworów doprowadzeniowych (11), zaopatrzonych każdy w urządzenie zasilające (13), możliwe do obsługi przynajmniej z jednego ze stanowisk roboczych (3, 4).

2. Lokomotywa parowa według zastr. 1, znamienna tym, że środki dwóch otworów bocznych (11) są przesunięte względem siebie i znajdują się w różnych pionowych przekrojach poprzecznych lokomotywy.

S c h w e i z e r i s c h e   L o k o m o t i v -  
u n d   M a s c h i n e n f a b r i k

Zastępca: inż. J. Wyganowski  
rzecznik patentowy

Fig. 1

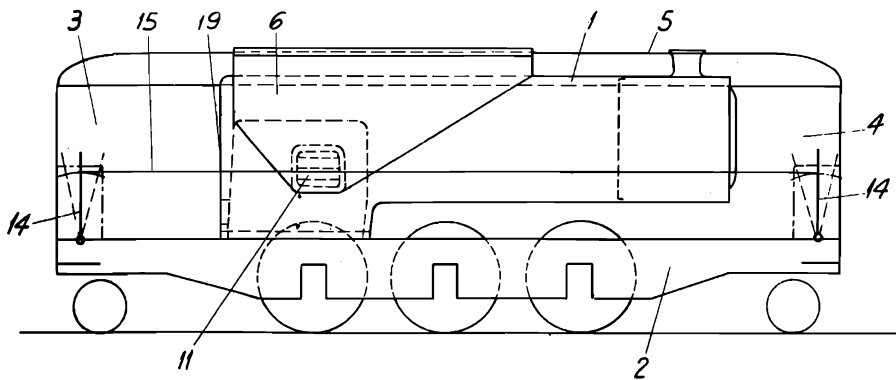


Fig. 2

