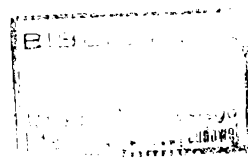


30 grudnia 1925 r.

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

F16j 7/00

Nr 2671.

Giulio Silvestri i Anton Findenigg
(Wiedeń, Austrija).

Kl. 47 b 18.

47 f^e, 7/00

**Urządzenie do połączenia drążków korbowych wielocylindrowych motorów
ze wspólnym czopem korbowym.**

Zgłoszono 19 maja 1920 r.

Udzielono 7 sierpnia 1925 r.

Pierwszeństwo: 18 maja 1914 r. (Austrija).

Przedmiotem wynalazku jest połączenie drążków korbowych przy motorze tłokowym działającym na wspólną korbę. Rozmaite rozwiązania tego zadania są znane, ale bez zadowalniających wyników. Jedno z tych rozwiązań polega na rozwidleniu głowic drążków korbowych w ten sposób, że głowica każdego następnego drążka przenika przez bezpośrednio za nim znajdujący się drążek. Konstrukcja ta wymaga nadmiernie długich czopów, które, wskutek tego nie posiadają dostatecznej wytrzymałości na zginanie, jeżeli nie nadaje się im nadmiernie dużej średnicy. Podług drugiego rozwiązania przylega każda głowica drążka tylko do części obwodu czopa, odpowiednio do ilości działających na wspólny czop drążków i głowicom przeszkadza

się na zejście z czopa korbowego zapomocą ściągających pierścieni. Taka konstrukcja umożliwia wprawdzie stosowanie krótkich czopów korbowych, ale ma tę wadę, że głowice drążków korbowych przylegają tylko do małego łuku czopa korbowego. Wynalazek odnosi się do ostatniego rodzaju konstrukcji drążków korbowych i różni się tem, że powierzchnia oporowa głowic jest ukształtowana śrubowo, przez co one obejmują znacznie większy łuk czopa korbowego.

Na rysunku jest przedstawiony przedmiot wynalazku w zastosowaniu do ośmiocylindrowego motoru; na fig. 1 — w przekroju przez wspólną płaszczyznę środkową cylindrów i na fig. 2 — w przekroju, według płaszczyzny prostopadłej do niej, przecho-

dzącą przez czop korbowy płaszczyzny; fig. 3 pokazuje jedną głowicę drążka korbowego w perspektywie.

Dla uproszczenia jest przedstawiony tylko jeden cylinder silnika *a* z tłokiem *b*, a od innych cylindrów widoczne są tylko głowice *d* i korbowe drążki *f* i środkowe osie cylindrów.

Każdy drążek korbowy *f* kończy się głowicą *d*, która szczelnie przylega do korbowego czopa *c*.

Przy dotychczas znanych konstrukcjach tego rodzaju, głowice drążków przylegają do czopa wzdłuż tworzącej czopa korbowego. Podług wynalazku głowica drążkowa przylega do czopa korbowego podług płaszczyzny śrubowej, przez co osiąga się znacznie większy łuk czopa korbowego, który jest objęty głowicą. Przy znanych konstrukcjach tego rodzaju musiał być łuk przylegania głowicy do czopa mniejszy, niż część obwodu czopa, wypadająca na każdy

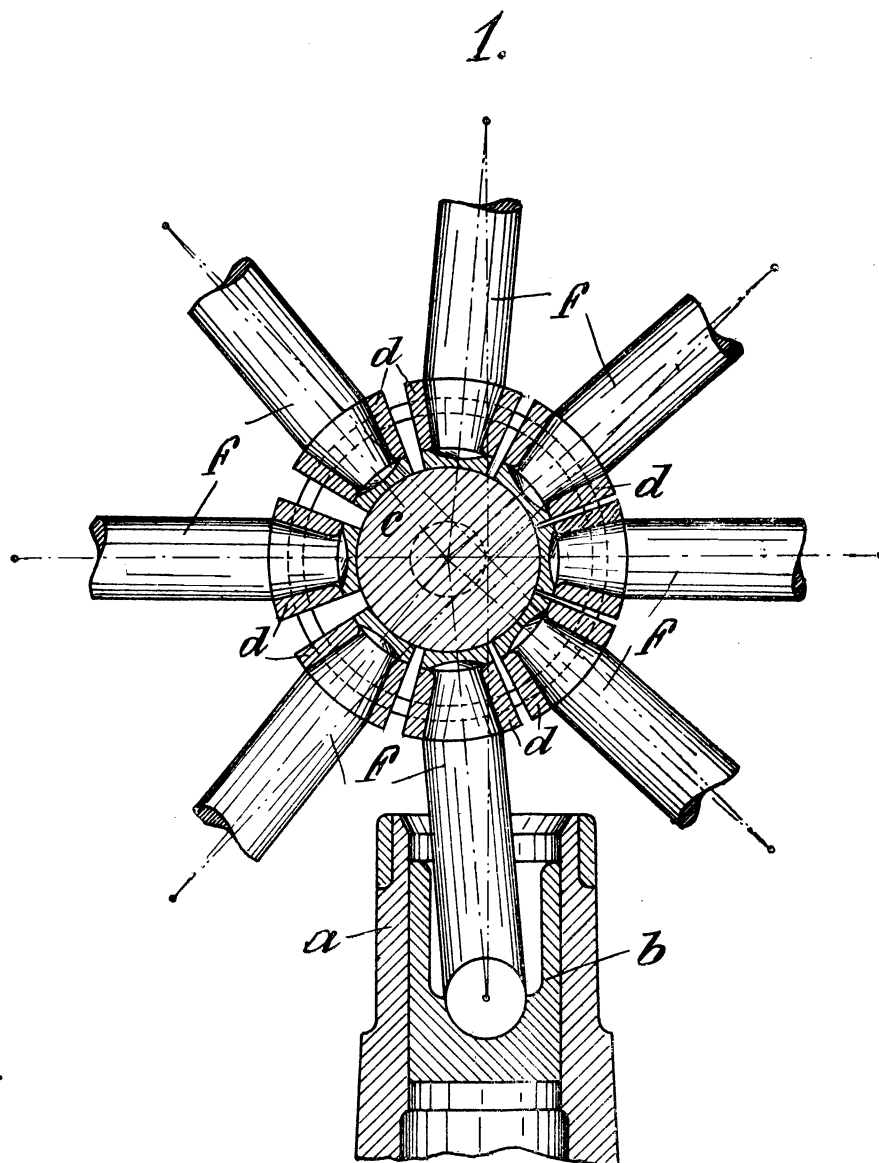
cylinder. Podług wynalazku objęty przez głowicę łuk czopa może być wielokrotnie większy od tej części.

Głowice zostają utrzymane w zetknięciu z czopem w zwykły sposób, zapomocą ściągających je pierścieni *g*.

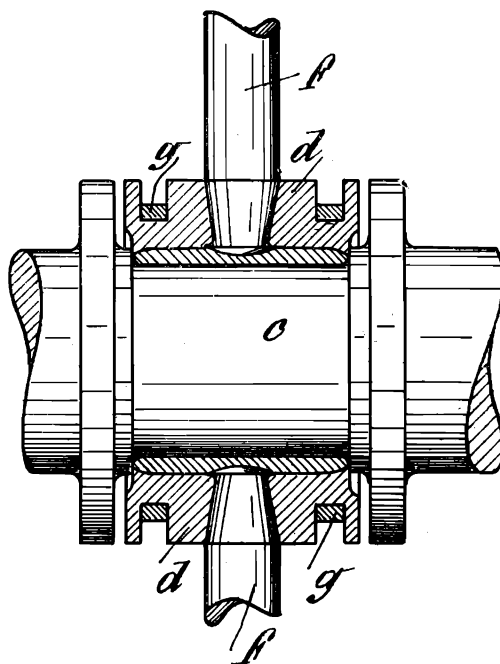
Zastrzeżenie patentowe.

Urządzenie do połączenia drążków korbowych wielocylindrowych motorów ze wspólnym czopem korbowym, przy którym głowica drążka tylko częściowo zachwytuje czop korbowy, znamienne tem, że głowica drążkowa otacza czop podług powierzchni śrubowej, dzięki czemu rozciąga się na większy łuk obwodu czopa.

Giulio Silvestri.
Anton Findenigg.
Zastępca: M. Brokman,
rzecznik patentowy.



2.



3.

