

24 lutego 1927 r.

URZĄD PATENTOWY



FOLD 5/06

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

## OPIIS PATENTOWY

Nr 4961.

Kl. 14 c 4.

Erste Brünnner Maschinen-Fabriks-Gesellschaft  
(Brno, Czechosłowacja).

### Wbudowanie kierownic w turbinach parowych lub gazowych.

Patent dodatkowy do patentu Nr 2732.

Zgłoszono 13 czerwca 1923 r.

Udzielono 19 maja 1926 r.

Pierwszeństwo: 23 lutego 1923 r. (Austria).

Najdłuższy czas trwania patentu do 20 sierpnia 1940 r.

Przedmiot wynalazku jest dalszem ulepszeniem, lub przekształceniem wynalazku według patentu Nr 2 732, który dotyczy szczególnego rodzaju wbudowywania kierownic w turbinach parowych, gazowych, turbosprężarkach lub innych maszynach. Według patentu Nr 2 732 tarcze kierownicze łączy się nie wprost z osłoną, lecz z jedną lub kilkoma częściami, wbudowanymi w osłonę i otoczonymi zewsząd środkiem pędnym. Części te mają kształt dwudzielnej, niezależnej od siebie pochwy, osadzonej szczelnie od pary we wnętrzu osłony; w pochwie tej tarcze kierownicze są dopasowane szczelnie grupami, zależnie od ilości stopni, oraz umocowane są zapomocą śrub.

Przedmiot niniejszego wynalazku sta-

nowi uproszczona i ulepszona konstrukcja takiego wbudowywania, polegająca w zasadzie na tem, że częścią podtrzymującą każdą poszczególną grupę kół kierowniczych, jest sama tarcza kierownicza, osadzona w osłonie szczelnie od pary. W porównaniu z urządzeniem według patentu Nr 2 732 uzyskuje się tę korzyść, że dwudzielne pochwy stają się zbyteczne, przez co wykonanie i składanie jest prostsze i tańsze.

Rysunek przedstawia w dwóch przykładach wykonania przedmiot wynalazku w podłużnym przekroju.

Literą  $a_1$  są oznaczone tarcze kierownicze, dopasowane szczelnie w żłobku pierścieniowym  $f$  osłony  $g$  zapomocą odsadu pierścieniowego  $z$  i wykonane jako część

podtrzymująca inne tarcze kierownicze  $a$ . Litera  $s$  oznacza luz promieniowy między odsadem  $z$  i żłobkiem  $f$ . Według jednego wykonania w grupie kół kierowniczych, znajdujących się po lewej stronie w osłonie, tarcze kierownicze  $a$  są połączone z podtrzymującą je tarczą kierowniczą  $a_1$ , zapomocą śrub  $h$  lub innych urządzeń. W prawej grupie kół kierowniczych, według drugiego wykonania wynalazku, tarcza kierownicza  $a$ , jest podobnie jak w zgłoszeniu pierwotnem dwudzielną pochwą, do której pozostałe tarcze kierownicze  $a$  są dopasowane szczelnie.

Połączenie tarcz kierowniczych  $a$  z tarczą kierowniczą  $a_1$ , służącą jako część podtrzymująca, można też wykonać z gryzowanych i zestawionych ze sobą oddzielnych łopatek  $e$ , wskutek czego możliwe jest wykonanie urządzeń kierowniczych niezmiernie dokładnych i działających bez zarzutu.

$p$ ,  $p_1$  i  $p_2$  oznaczają ciśnienia środka pędnego opływającego, względnie ogrzewającego części, podtrzymujące koła prowadnicze. Jak widać na rysunku uwzględniono w tych wykonaniach wszelkie rozszerzanie się z powodu ogrzania, a także uniknięto szkodliwych wpływów ciepła, na osłonę turbiny. Urządzenie w myśl wynalazku jest

szczególnie korzystne dla turbin o wielkiem przegrzaniu i wielkich ciśnieniach środka pędnego.

#### Zastrzeżenia patentowe.

1. Wbudowanie kierownic w turbinach parowych, gazowych, turbosprężarkach lub innych maszynach według patentu 2 732, znamienne tem, że częścią, lub pochwą podtrzymującą każdą poszczególną grupę kół kierowniczych, jest tarcza kierownicza, osadzona w osłonie i szczelnie zamykająca parę.

2. Wbudowanie kierownic w turbinach parowych, gazowych, turbosprężarkach lub innych maszynach, według zastrz. 1, znamienne tem, że tarcza kierownicza, wykonana jako część lub pochwa podtrzymująca, połączona jest z pozostałymi tarczami kierowniczymi bezpośrednio przez gryzowane i obok siebie umieszczone, oddzielne łopatki, które tworzą kanały kierownicze.

Erste Brünnner Maschinen-Fabriks-Gesellschaft.

Zastępca: M. Kryzan,  
rzecznik patentowy.

