

24 lutego 1927 r.

B6Ac 5/02



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIIS PATENTOWY

Nr 4963.

Société Schneider & Cie
(Paryż, Francja).

Kl. 20 b 14

Połączenie dymnicy z kotłem i podwoziem w parowozach turbinowych lub innych o wielkiej mocy.

Zgłoszono 29 października 1923 r.

Udzielono 19 maja 1926 r.

Parowozy o znacznej mocy, a zwłaszcza turbinowe, posiadają, jak wiadomo, bardzo długą dymnicę, w której mieści się turbo-przewietrznik wyposażony w mechanizm do zmniejszania jego prędkości. Dymnice te spoczywają przodem na podwoziu nieruchomo, podczas gdy kocioł wydłuża się ku tyłowi poczynając od punktu zamocowania (połączenia dymnicy z kotłem).

Podobny sposób połączenia utrudnia dostęp do mechanizmu umieszczonego bezpośrednio pod dymnicą pomiędzy belkami i przedłużeniami podwozia.

Wynalazek niniejszy usuwa tę niedogodność, i polega w istocie swej na umieszczeniu między podwoziem i przodem dymnicy ruchomego wspornika i na kombinacji podobnego podparcia ze złączem rucho-

mem pomiędzy dymnicą a kotłem, spoczywającym na podwoziu zapomocą kolebki, stanowiącej nieruchomy punkt podparcia.

Sposób urzeczywistnienia wynalazku uwidocznia przykład przedstawiony na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia przekrój podłużny urządzenia, a fig. 2—przekrój częściowy według 2—2 na fig. 1.

Na rysunku litera *A* oznacza dymnicę parowozu turbinowego ze skraplaczem, w której mieści się turbo-przewietrznik wraz z reduktorem szybkości i inne przyrządy pomocnicze.

Stosownie do wynalazku przód dymnicy spoczywa na podwoziu *B* zapomocą łożyska *C*. W przykładzie uwidocznionym na rysunku łożysko ślizga się po nieruchomym wsporniku *D* pomiędzy jego żebrami *d*. W

tym celu wspornik *D* wyposażony jest w gładź w postaci płyty z brązu lub innego odpowiedniego materiału. Wszelkiemu unoszeniu lub oddzielaniu się dymnicy od podwozia zapobiegają jedna lub kilka belek *E*, przymocowanych sworzniami *e* do nieruchomego wspornika *D*. To ślizgowe oparcie dymnicy jest połączone z ruchomym złączem, wiążącym płaszcz kotła z dymnicą. Połączenie takie można wykonać w postaci dwu kątowników *f* i *a* (fig. 1), umocowanych na walczaku i na dymnicy i połączonych ze sobą sworzniami *G* z zastosowaniem pomiędzy kątownikami środków uszczelniających *H*. Kocioł *F* jest podparty na podpórcie *I*, przymocowanej nieruchomo do podwozia.

Stąd wynika, że kocioł zamiast ku tyłowi, jak to ma miejsce w konstrukcjach obecnych, wydłuża się poczynając od nieruchomego punktu podparcia *I* ku przodowi, a to dzięki ślizganiu się łyżwy *C* po wsporniku *D*. Wskutek przeto odpowiedniego oparcia przewodu dymnicy można ją

z łatwością rozebrać lub, mówiąc ściślej, szybko oddzielić od walczaka, co zapewnia łatwy dostęp do mechanizmów umieszczonych pod dymnicą pomiędzy belkami podłużnymi.

W ten sposób umożliwiony jest łatwy dostęp do osi *I*, oraz do turbiny *L*.

Zastrzeżenie patentowe.

Połączenie dymnicy z kotłem i podwoziem w parowozach turbinowych lub innych o wielkiej mocy, znamienne tem, że punkt oparcia dymnicy (*A*) jest wykonany w postaci łyżwy (*C*) umożliwiającej wydłużanie się dymnicy, poczynając od punktu podparcia (*I*) kotła, a dymnica jest połączona z kotłem zapomocą rozbieralnego złącza (*a—f*).

Société Schneider & Cie.

Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

Fig 1

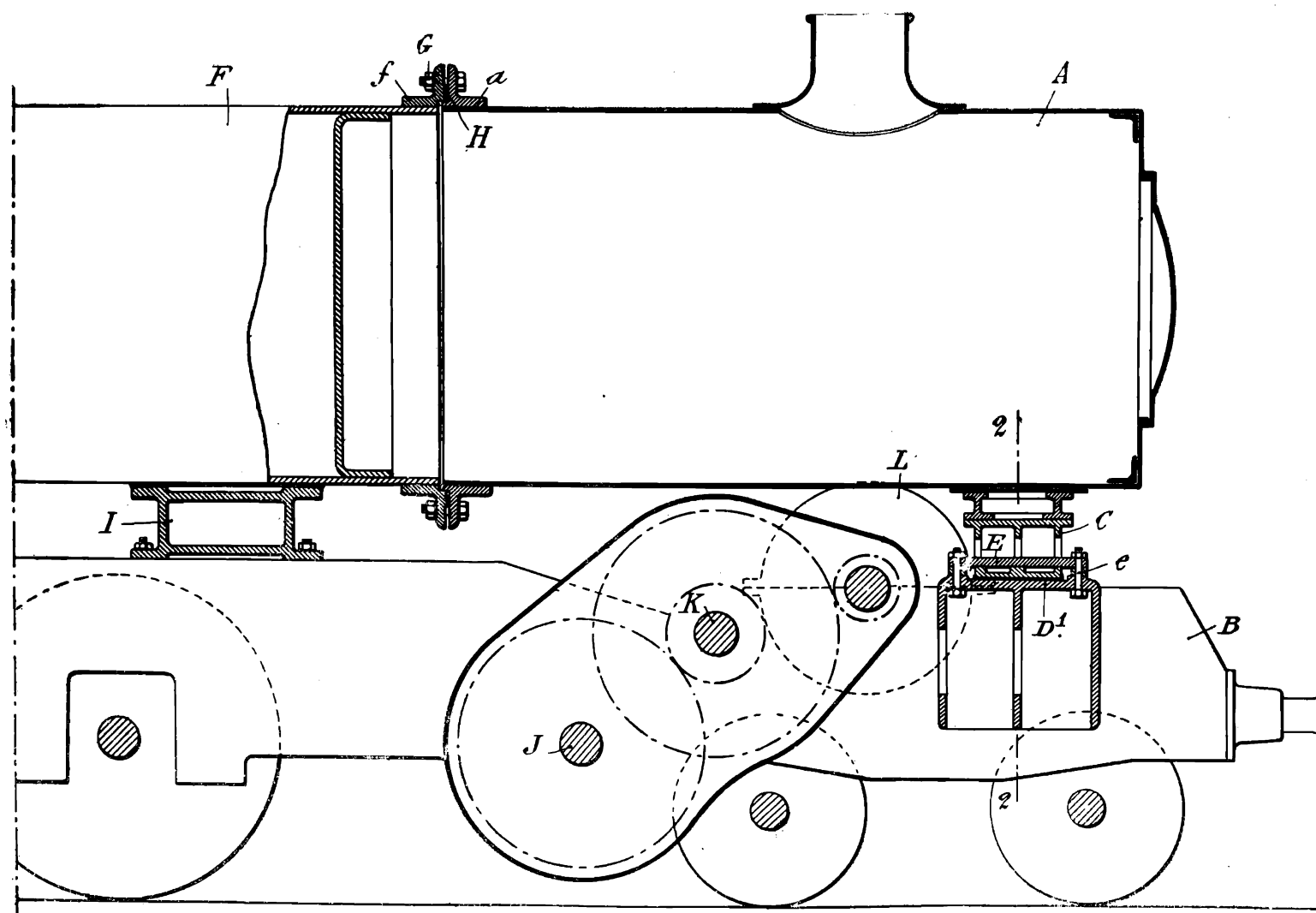


Fig. 2.

