

30 marca 1928 r.

F 23 k 3/10



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 7113.

Kl. 24 h 7.

Hugo Bauer
(Wiedeń, Austrija).

Palenisko z przesuwalnymi częściami rusztowemi.

Zgłoszono 28 lipca 1925 r.

Udzielono 7 marca 1927 r.

Pierwszeństwo: 28 lipca 1924 r. (Austrija).

Według niniejszego wynalazku stosuje się korytkowato ukształtowane rusztowiny zaopatrzone w pręty chronione od bezpośredniego działania żaru, dzięki czemu znacznie przedłuża się ich trwałość. Korytka rusztowe mają na celu dalsze poruszanie opadającego z góry paliwa, zapomocą osłoniętych prętów przesuwanych.

Pręty przesuwne prowadzone są pod płomieniem w korytkach i służą do przesuwania paliwa, względnie płomienia od początku do końca rusztu w taki sposób, by paliwo podlegało postępowemu spalaniu w kierunku końca rusztu, przyczem wypalone paliwo można zapomocą spiętrzania utrzymywać, stosownie do potrzeby, dłużej lub krócej u końca rusztu, dzięki czemu uzyskuje się całkowite wypalenie żużla.

W palenisku według wynalazku można stosować bardzo wąskie i blisko siebie ułożone korytka, które w tym wypadku służą przede wszystkim do prowadzenia organów, wywołujących poruszanie paliwa.

Na rysunku przedstawiony jest przekład wykonania wynalazku jako paleniska wewnętrznego. Fig. 1 przedstawia pionowy przekrój środkowy, fig. 2a przekrój wzdłuż linii A—B, fig. 2 — przekrój wzdłuż linii C—D na fig. 1, wreszcie fig. 3 — widok od przodu urządzenia napędowego rusztowin.

Ruszt paleniskowy składa się z pewnej ilości ułożonych obok siebie korytek 3, w których przesuwają się tam i zpowrotem pręty 6, zaopatrzone w zabieracze 5.

Zbiornik 1 paliwa jest podzielony na przegrody 2, których ilość odpowiada ilości

korytek 3 do paliwa. W każdej przegrodzie 2 jest umieszczone koło rozdzielcze 4, z którego paliwo opada w odmierzonych porcjach, wyłącznie wskutek własnego ciężaru, na przedni koniec odpowiedniego korytka 3. Do napędu prętów 6 służy koło pasowe 7, z którego ruch przenosi się zapomocą przekładni A na korbę 8; korba ta wprowadza w ruch wahający wał 13 zapomocą zespołu dźwigniowego 9, 10, 11 i 12. Na wale tym są osadzone paluchy 14, wchodzące w wycięcia 15 trzonów 16 do napędu prętów 6, które zostają w ten sposób wprowadzone w ruch tam i zpowrotem i przesuwają paliwo w korytkach 3 do tyłu paleniska. Wielkość przesuwu prętów 6 można ustalać zapomocą regulowania długości dźwigni 10.

Zespół dźwigni napędnych można umieścić w ten sposób, aby każde dwa sąsiednie trzony napędne poruszały się w kierunkach przeciwnych, czyli, aby fazy ich ruchu były przesunięte względem siebie o 180° , gdyż taka różnica faz wywołuje łatwiejsze i szybsze usunięcie spiętrzającego się nad korytkami paliwa. Jest również wskazane wykonać paluchy dwudzielne, aby przez zdemonstrowanie ich lub ich części można było podczas pracy wymieniać, względnie wysuwać pręty.

Powietrze spalinowe doprowadza się przez dysze 17, umieszczone między każdymi dwoma sąsiednimi korytkami 3 i opierające się o ich górne krawędzie.

Korytka 3 posiadają zmniejszającą się od przodu ku tyłowi głębokość i kończą się niemal płasko w tylnym końcu podłoża płomiennego. W końcu tym jest umieszczona płyta 18, której kąt nachylenia do tego podłoża można zmieniać podczas ruchu zapomocą cięgła 19, doprowadzonego nazewnątrz paleniska. Płyta ta służy do spiętrzania wypalonego materiału palnego, który się znalazł przy postępującem naprzód spalaniu w końcu paleniska; materiał ten zostaje w ten sposób, zależnie od po-

trzeby, na dłużej lub krócej zatrzymany, dzięki czemu osiąga się doskonałe wypalenie żużla.

Żużel, przesypujący się przez płytę 18, opada do urządzenia transportowego, utworzonego przez koryto drgawkowe 20, które go przeprowadza wstecz do stanowiska palacza. Koryto to jest pochylone ku przodowi i uruchomiane zapomocą poruszających się tam i zpowrotem prętów 16, w których wycięcie 21 wchodzi jeden koniec dwuramiennej dźwigni 22, obracanej luźno na osi 23. Do drugiego końca tej dźwigni jest przyłączone przegubowo ramię 25, przyciągane przez sprężynę 24 i przenoszące uderzenia na koryto drgawkowe 20. Opadający do tego koryta żużel zostaje zroszony wodą z rury wtryskowej 26 i przechodzi wskutek tego w stan ziarnisty.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Palenisko z przesuwalnymi częściami rusztowymi do stałego przesuwania paliwa, zaopatrzone w urządzenie do odprowadzania żużla u końca paleniska, znamienne tem, że przesuw rozżarzonego paliwa od początku do końca rusztu odbywa się w rusztowinach korytkowych zapomocą prętów przesuwnych, prowadzonych pod żarem, przyczem korytka osłaniają pręty od żaru zdołu.

2. Palenisko według zastrz. 1, znamienne tem, że paliwo zostaje doprowadzane do każdego korytka zapomocą oddzielnego urządzenia rozdzielczego w taki sposób, że swobodnie opada do przedniej części korytka, znajdującej się wówczas poza płytą, zamykającą palenisko, a przed przestrzenią palenia.

3. Palenisko według zastrz. 1 i 2, znamienne tem, że ilość obrotów kół rozdzielczych pozostaje w dającym się dokładnie miarkować podczas pracy stosunku do przesuwu i szybkości ruchu prętów przesuwnych.

4. Palenisko według zastrz. 1 i 2, znamienne tem, że paluchy (14), służące do uruchomienia przesuwu prętów (6), są ukształtowane dwudzielnie tak, aby je można było zdejmować podczas pracy w celu wymiany pojedynczych prętów przesuwanych (6).

5. Palenisko według zastrz. 1, zna-

miennie tem, że w końcu paleniska jest umieszczona płyta, nastawialna w czasie ruchu, spiętrzająca żużel w celu zupełnego jego wypalenia.

H u g o B a u e r.
Zastępca: M. Brokman,
rzecznik patentowy.

Fig. 1



