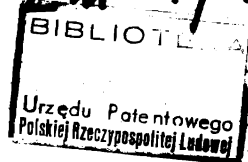


Opublikowano dnia 14 maja 1955 r.



FD2m 1/02



POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 37470

Kl. 40 c⁵, 5

Gorlickie Kopalnictwo Naftowe*)

Przedsiębiorstwo Państwowe

Gorlice, Polska

Korba do uruchamiania (zapuszczania) silników z zabezpieczeniem przed odrzutem

Udzielono patentu z mocą od dnia 16 listopada 1953 r.

Stosowane dotychczas korby do zapuszczania silników spalinowych powodowały dużą ilość wypadków, zwłaszcza przy t. zw. „kopnięciu” silnika. Korba z zabezpieczeniem przed odrzutem według wynalazku wyklucza w zupełności możliwość wypadku przy uruchamianiu (zapuszczaniu) silnika.

Fig. 1 przedstawia korbę w widoku z przodu, fig. 2 — korbę po zdjęciu nakrętki 4, fig. 3 — korbę w widoku z przodu po zdjęciu nakrętki 4, wyjęciu wałka 6 i zęba 7 ze sprężyną 10, a fig. 4 — widok z boku korby częściowo w przekroju.

Do konstrukcji ramy lub do obudowy silnika przymocowany jest na stałe kołnierz 8 z wnękami wieloklinowymi, do którego włożona jest tulejka 9 z wieloklinami, której jeden koniec zaopatrzony jest w wycięcia na wałki sprzęgowe 12. Wycięcia te zwrócone są w kierunku od-

wrotnym do ruchu silnika, to znaczy w lewo (fig. 3). Na ten koniec tulejki 9 nasadzony jest luźno korpus sprzęgłowy 3 wraz z ramieniem korby 2, wyposażonym w rękojeść 1. W tulejce 9 osadzony jest wałek 6 posiadający u jednego końca sworzeń 11, sprzęgający go z wałkiem silnika, drugi zaś koniec wałka posiada zgrubienie z wycięciem (fig. 2), w które wchodzi ząb zapadkowy 7, mieszczący się w ramieniu 2 korby i dociskany sprężyną śrubową 10. Nakrętka 4 nakręcona na korpus sprzęgłowy 3 mocuje ramię 2 i zabezpiecza wałek 6 przed wysunięciem się naprzód z korpusu sprzęgłowego 3.

Przy uruchamianiu silnika siła z rękojeści 1 korby 2 przez ramię i ząb zapadkowy 7 prze-

*) Właściciel patentu oświadczył, że twórcą wynalazku jest Leopold Kluz.

nosi się na wałek sprzężony sworzniem 11 z wałem silnika. Przy oddaniu silnika w lewo korpus sprzęgłowy 3 wraz z ramieniem korby 2 i nakrętką 4 zostaje zatrzymany, gdyż wałki sprzęgłowe 12, przesuwając się w lewo w wycięciach tulejki 9 (fig. 3) zakleszczają się, przenosząc część siły z wałka 6 i sworzniem 11 przez korpus sprzęgłowy 3 na tulejkę 9, a stąd przez wielokliny na kołnierz przykręcony do obudowy lub ramy silnika. Pozostała większa część siły odrzutu pokonuje opór sprężyny 10 wypychając ząb zapadkowy 7 z wycięcia w zgrubieniu wałka 6.

Zastrzeżenie patentowe

Korba do uruchamiania (zapuszczania) silników z zabezpieczeniem przed odrzutem, znamienna tym, że posiada przymocowany do ramy lub obudowy kołnierz (8) z wnękami wie-

loklinowymi, do którego włożona jest tulejka (9) z wieloklinami, której jeden koniec zaopatrzony jest w wycięcia, zbieżące się w kierunku odwrotnym do ruchu silnika na wałki sprzęgłowe (12) i na ten koniec tulejki (9) nasadzony jest luźno korpus sprzęgłowy (3) wraz z ramieniem korby (2), wyposażonym w rękojeść (1), przy czym w tulejce (9) osadzony jest wałek posiadający u jednego końca sworznię (11), sprzęgający go z wałem silnika, drugi zaś koniec wałka (6) posiada zgrubienie z wycięciem, w które wchodzi ząb zapadkowy (7), umieszczony w ramieniu (2) korby i dociskany sprężyną śrubową (10), natomiast nakrętka (4), nakręcona na zgrubieniu wałka (6) mocuje ramię (2) korby.

Przedsiębiorstwo Państwowe
Gorlickie Kopalnictwo
Naftowe

