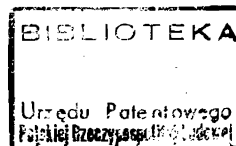


20 marca 1931 r.

B61c 1/00

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 13098.

Kl. 20 b 1.

Jacob Buchli
(Winterthur, Szwajcaria).

Parowóz.

Zgłoszono 19 marca 1929 r.

Udzielono 19 lutego 1931 r.

Ilość cylindrów w parowozach musi być ograniczona ze względu na brak miejsca, a wskutek tego wykres momentów obrotowych na wale korbowym w czasie rozruchu przy wysokich ciśnieniach jest nieprawidłowy. W ostoi parowozu nie można pomieścić obok siebie więcej cylindrów niż cztery, skąd wynika, że kąt między korbami nie może być mniejszy niż 90° . Żaden ze znanych sposobów rozmieszczenia cylindrów nie pozwala na osiągnięcie dobrego wykresu momentów obrotowych w czasie rozruchu. Wynalazek niniejszy usuwa tę wadę.

Według wynalazku silnik parowy, posiadający przynajmniej cztery cylindry, zostaje umieszczony przed dymnicą i działa na osie napędowe za pośrednictwem

kół zębatach, korb i drążków wiązarych. W ten sposób cała szerokość ostoi parowozu może być wyzyskana dla silnika parowego i może być umieszczona obok siebie większa ilość cylindrów.

Można np. zastosować sześć cylindrów, rozmieszczonych w dwóch grupach, a korby ich mogą być dowolnie względem siebie przestawione.

Cylindry te pracują na wspólny wał korbowy, który zapomocą umieszczonej pośrodku niego przekładni zębatej połączony jest z wałem, zakończonym korbą. Wał ten jest sprzężony z osiami napędowymi zapomocą drążków.

Przekładnia zębata pozwala stosować szybkobieżny silnik parowy o jedno- lub wielostopniowym rozprężaniu pary, pracu-

jący małemi napełnieniami. Ilość cylindrów można ewentualnie w ten sposób powiększyć, że stosuje się kilka grup cylindrów, które rozmieszczone są parami przeciwnie po obydwóch stronach wspólnego wału korbowego lub też rozmieszczone są w grupach, tworzących literę V.

Główną zaletą takiego umieszczenia silnika parowego przed dymnicą jest łatwy dostęp do niego.

Rysunek przedstawia przykład wykonania wynalazku.

Fig. 1 przedstawia rzut pionowy przedniej części parowozu z silnikiem parowym, fig. 2 — rzut poziomy tejże części.

Tłokowy silnik parowy składa się z dwóch grup cylindrów 1 i 2, które w znany sposób poruszają wał korbowy 4 za pomocą korbowodów 3. Pośrodku wału korbowego 4 osadzone jest koło zębate 5, zazębiające się z kołem zębata 6, osadzonem na wale 7. Grupy 1, 2 cylindrów wraz z wałami 4 i 7 osadzone są na ostoi parowozu, względnie między ostojnicami 8.

Moment obrotowy przenoszony jest z

wału 7 na koła napędowe 12 za pomocą korb 9 i drążków 10, 11.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Parowóz, znamienny tem, że tłokowy silnik parowy, posiadający przynajmniej cztery cylindry parowe, umocowany jest na ostoi parowozu przed dymnicą i porusza osie napędowe za pośrednictwem kół zębatych, korb i drążków wiązaryowych.

2. Parowóz według zastrz. 1, znamienny tem, że grupy cylindrów, pracujących na wspólny wał korbowy (4), rozmieszczone są przeciwnie po obydwóch jego stronach.

3. Parowóz według zastrz. 1, znamienny tem, że grupy cylindrów ustawione są w kształcie litery V pod dowolnym kątem względem wału korbowego.

Jacob Buchli.

Zastępca: Inż. M. Brokman,
rzecznik patentowy.

