

# KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

RAZRED 24 (4)

IZDAN 1 SEPTEMBRA 1937.

## PATENTNI SPIS ŠT. 13513

Tesniarz Josip, Lwów, Poljska.

Priprava za proizvodjanje in regulacijo vleka v dimnici lokomotive, katera obenem preprečuje izstop isker.

Prijava z dne 16. jula 1936.

Velja od 1. marta 1937.

Pri dosedanjih konstrukcijah lokomotiv se v svrhu proizvodjanja vleka uporablja puhalo, katero je nameščeno v matematični osi dimnika in skozi katero odhaja izrabljena para iz cilindrov lokomotive, a čimer se tvori v dimnici kakor tudi v kurišču vlek. Ta vlek pa v pogledu intenzivnosti ni enakomeren na celi površini stene, v katero so uvaljane kurilne cevi. Pri kurilnih ceveh, ki ležijo sesajočemu puhalu najbližje, je vlek najjačji, vsled česar vleče s seboj skozi dimnik žareče delce premoga, kar često povzroča požare.

Predmet izuma je priprava za proizvodjanje in regulacijo vleka v dimnici lokomotive, katera preprečuje izstop isker iz dimnika.

Na priloženem načrtu je kot primer predočena ena izvedbena oblika predmeta izuma in sicer kaže:

sl. 1 dimnico lokomotive z vgrajeno pripravo po izumu, v pogledu s prednje strani, deloma v preseku,

sl. 2 shema mehanizma, kateri omogoča dejstevanje priprave,

sl. 3 detail priprave v narisu, deloma v preseku, in

sl. 4 isto v pogledu od spodaj.

Priprava glasom izuma obstoja iz gibljive železne konstrukcije, katera je sestavljena iz dveh pogonskih drogov a, na katerih so pričvrščeni konični krožniki  $b_1$ ,  $b_2$ ,  $b_3$  itd., ki se morejo gibati vzdolž valjaste površine odgovarajočih jim šob  $c_1$ ,  $c_2$ ,  $c_3$  itd. Drogova a omenjene konstrukcije sta s pomočjo prikladnega vzvodja v zgibljivi zvezi z gredjo d, katero more

strojevodja iz svoje hišice zavrteti potom primerne mehanizma, kot je to pokazano v sl. 2. Vsaka izmed šob c je spodaj zaključena z nastavkom, ki obstoja iz vrste obročev e, kateri so nasajeni na nekoliko nosilcev f, pričvrščenih na primeren način na spodnjem koncu šobe c. Nosilci f, kateri ojačujejo obroče e, so v svojem srednjem delu vzporedni s konusi b, v spodnjem delu pa so zapognjeni in prirezani odgovarjajoče valjastemu koncu spodnje šobe c. Znotraj šob c je fiksno rasporejenih več notranjih šob  $g_1$ ,  $g_2$ ,  $g_3$  itd., katere spodaj končujejo pod kotom  $45^\circ$ .

Pri spuščanju gibljive konstrukcije, obstoječe iz drogov a in na njih pričvrščenih konusov b,  $b_1$ ,  $b_2$ ,  $b_3$  itd., se povečajo preseki za dostop zgorevalnih plinov, ki jih sesa priprava. V sliki 1 je pokazan položaj, pri katerem je sesanje plinov največje, ker so konusi b spuščeni v najnižjo lego. Vsled rasporedbe obročev e se plini porazdelijo, tako da dohod plinov k šobam c enakomernjši in se vrši več ali manj na celokupnem obodu obročev.

Dušitev vleka ali popolna prekinitev vleka nastopi takrat, ako so nastavki šob c, obstoječi iz obročev e, pokriti s spodnje strani po odgovarjajočih konusih b. Pri takem dušenju vleka se ne razvija dim, kar je zlasti od pomena pri prihodu vlakov na kolodvore ali druga mesta, kjer naj se dim prepreči.

Uporaba večjega števila sesalnih šob namesto ene same šobe je koristna radi tega, ker se na ta način vlek porazdeli v dimnici na več mest. Število šob zavisi od

površine rešetke lokomotive. Dotok zgovalnih plinov skozi kurilne cevi v dimnico je torej enakomernjši in mirnejši. Ispuhavanje žarečih delcev goriva je vsled spremembe smeri plinov pri njihovem vsesavanju v šobe — in to baš vsled nasedanja teh delcev na konusih b — minimalno, tako da se more pri takih lokomotivah prihraniti iskrobran. Za dušenje isker so važne tudi notranje šobe g, katere povzročajo boljše mešanje zgovalnih plinov s paro.

Ker je iskustvo pokazalo, da morejo biti šobe, izdelane glasom izuma, večje od šobe puhala, kakršno se je pri lokomotivah dosedaj uporabljalo, je protitlak v cilindrih lokomotive — vsled manjših odporov, na katere naleti izrabljena para iz cilindrov — manjši, vsled česar je stopnja učinka lokomotive večja. Možnost zadovoljive regulacije vleka v dimnici potom spuščanja ali dviganja konusov b izboljša izrabo toplote, ki jo proizvajajo gorivo.

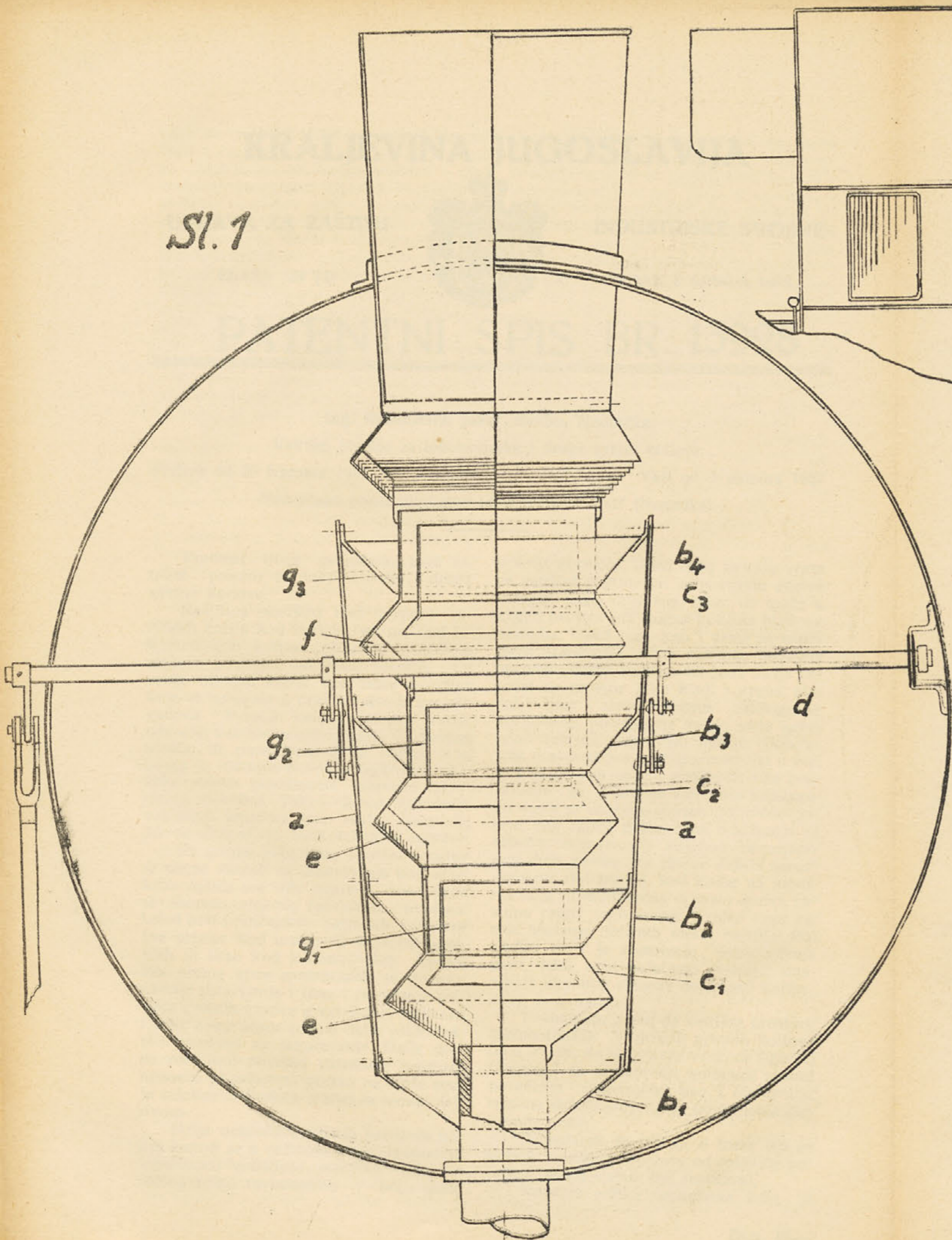
Izum ni omejen na opisano konstrukcijo, katera je bila podana samo kot izvedbeni primer predmeta izuma. Dopuščne so razne konstruktivne varijante, ki se bistveno ne razlikujejo od osnovne izved-

be. Tako na primer morejo šobe c spodaj končevati v nastavke, ki so izvedeni drugače, na primer tako, da so ti nastavki več ali manj vzporedni s konusi b, pri čemer so potem stene slednjih primerno izobličene.

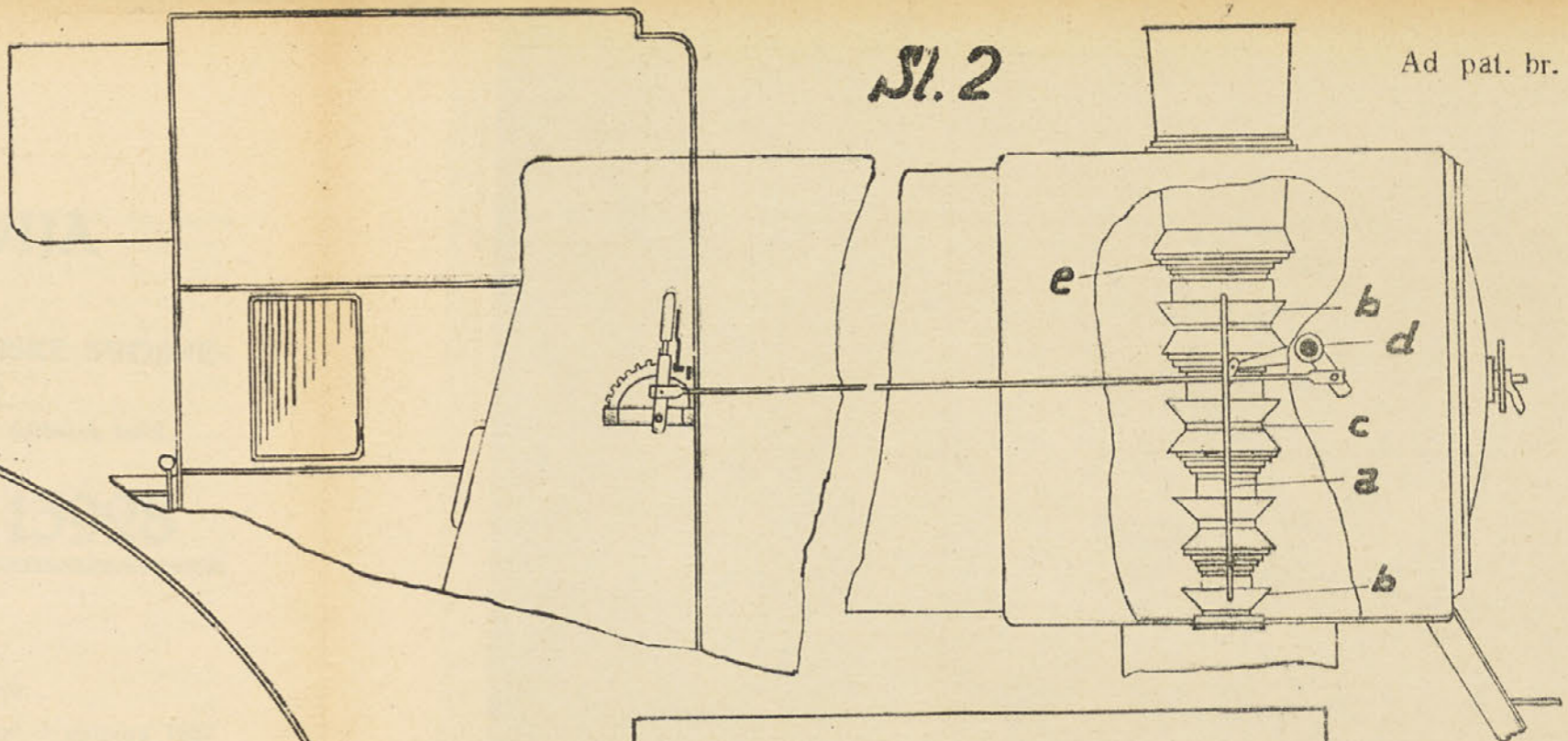
#### Patentni zahtev.

Priprava za proizvodnjo in regulacijo vleka v dimnici lokomotive, katera obenem preprečuje izstop isker, označena s tem, da poseduje železno konstrukcijo, katera je sestavljena iz pogonskih drogov (a), na katerih so pričvrščeni konusi ( $b_1, b_2, b_3$  itd.), ki se pri spuščanju odnosno dviganju omenjene konstrukcije gibljejo z izvesnim razgibom vzdolž valjastih površin odgovarjajočih jim šob ( $c_1, c_2, c_3$  itd.), nepremično pričvrščenih v dimnici druga nad drugo potom nastavkov, v katere končuje vsaka šoba na spodnjem koncu, pri čemer vsak nastavek obstoja iz vrste obročev (e), ki so nasajeni na večih nosilcih (f), primerno pričvrščenih na zgornji šobi, in s tem, da je omenjena železna konstrukcija zgibljivo zvezana z gredjo (d), katero more strojevodja iz svoje hišice dejstvovati potom primernege mehanizma.

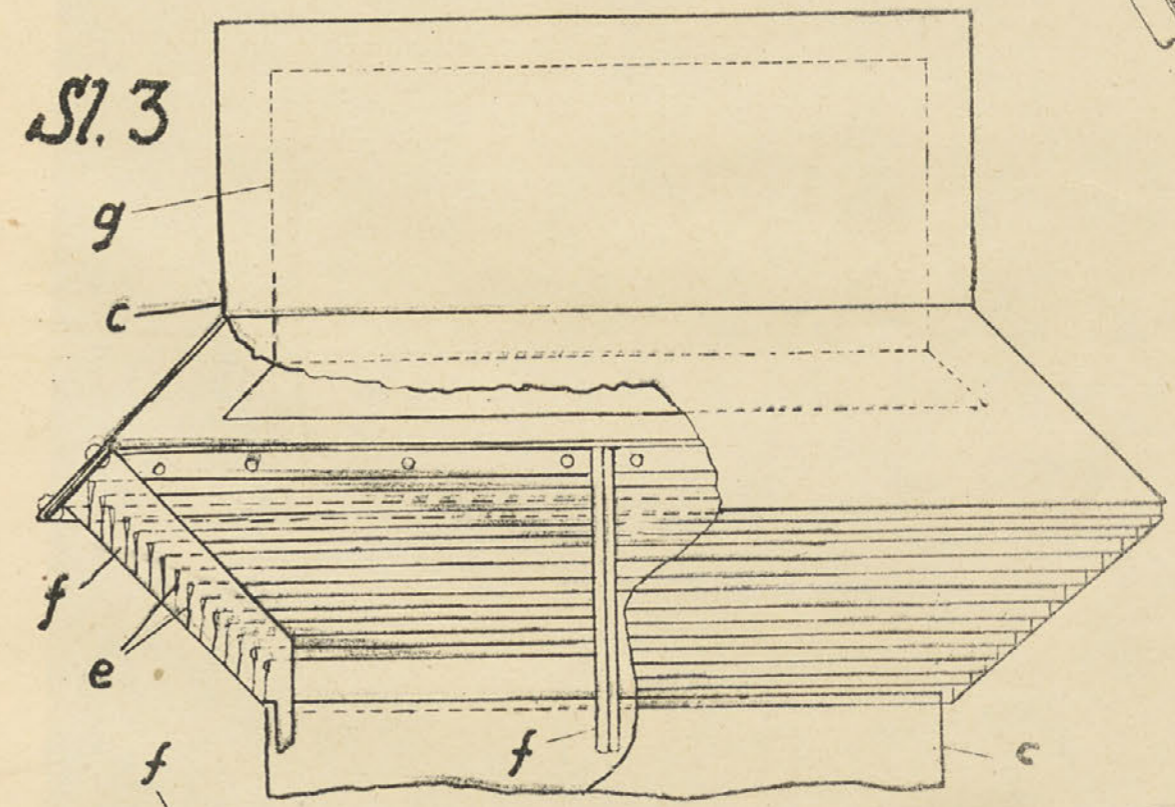
Sl. 1



Sl. 2



Sl. 3



Sl. 4

