

RZECZPOSPOLITA
POLSKA



Urząd Patentowy
Rzeczypospolitej Polskiej

(12) **OPIS PATENTOWY**

(19) **PL**

(11) **237772**

(13) **B1**

(21) Numer zgłoszenia: **431786**

(22) Data zgłoszenia: **14.11.2019**

(51) Int.Cl.

B21K 1/00 (2006.01)

B21D 22/00 (2006.01)

B21J 7/00 (2006.01)

B21D 53/84 (2006.01)

(54) **Sposób kształtowania na młocie półfabrykatu, zwłaszcza do wytwarzania korbowodu samochodowego**

(43) Zgłoszenie ogłoszono:
07.09.2020 BUP 19/20

(45) O udzieleniu patentu ogłoszono:
31.05.2021 WUP 11/21

(73) Uprawniony z patentu:

POLITECHNIKA LUBELSKA, Lublin, PL

(72) Twórca(y) wynalazku:

GRZEGORZ WINIARSKI, Rzeszyca Kolonia, PL

ANNA DZIUBIŃSKA, Lublin, PL

PIOTR SURDACKI, Urzędów, PL

KRZYSZTOF MAJERSKI,

Zemborzyce Dolne, PL

MICHAŁ SZUCKI, Kraków, PL

EWA SIEMIONEK, Snopków, PL

(74) Pełnomocnik:

rzech. pat. Tomasz Milczek

PL 237772 B1

Opis wynalazku

Przedmiotem wynalazku jest sposób kształtowania na młocie półfabrykatu, zwłaszcza do wytwarzania korbowodu samochodowego.

Dotychczas znane i stosowane są metody wytwarzania korbowodów samochodowych z mniej plastycznych stopów aluminium z grupy aluminium-miedź takie jak, kucie matrycowe, odlewanie, obróbka skrawaniem.

Najlepsze własności wytrzymałościowe korbowodów stosowanych w przemyśle samochodowym zapewniają procesy kształtowania plastycznego opisane w literaturze J. Sińczak „Procesy przeróbki plastycznej”, Wydawnictwo Naukowe AKAPIT, Kraków 2003 r. Przykładem jest kucie matrycowe opisane w literaturze specjalistycznej przez P. Skubisza „Technologie kucia matrycowego”, ARBOR FP, Kraków 2010 r. oraz Z. Patera „Analiza numeryczna procesu kucia matrycowego odkuwki typu korbówód”, Obróbka Plastyczna Metali t. XVIII nr 3, Poznań 2007 r. Przy tej metodzie występują ograniczenia w zastosowaniu, gdyż trudne jest wytwarzanie korbowodów z mniej plastycznych stopów aluminium. W przypadku kucia matrycowego korbowodów z mniej plastycznych stopów aluminium z grupy aluminium-miedź stosuje się wsad w kształcie walca w stanie przerobionym plastycznie – wyciskany lub przedkuwki walcowanej. Proces prowadzi się wieloetapowo z dużym nadatkiem na wy pływkę, ok. 50% masy odkuwki stanowi odpad technologiczny, w kilku operacjach kuźniczych i wielokrotnym nagrzewem. Stosuje się specjalną konstrukcję wykroju roboczego matryc niż przy innych stopach aluminium bardziej plastycznych oraz niższy stopień jednorazowego odkształcenia ze względu na występujące zjawisko pękania. Do kucia matrycowego korbowodów samochodowych z mniej plastycznych stopów aluminium istnieje konieczność wykonania dodatkowych matryc pomocniczych do kucia wstępnego. Proces wytwórczy obejmuje następujące etapy według podanej kolejności:

- cięcie materiału przeznaczonego do przeróbki plastycznej na wymiar,
- nagrzewanie materiału,
- kontrola międzyoperacyjna po sekwencji operacji związanych z cięciem,
- kształtowanie przedkuwki,
- kontrola międzyoperacyjna po sekwencji operacji związanych z kształtowaniem przedkuwki,
- trawienie,
- usuwanie wad,
- trawienie,
- nagrzewanie przedkuwki,
- kucie wstępne z niedokuciem w wykroju matrycującym,
- kontrola międzyoperacyjna po sekwencji operacji związanych z kuciem wstępnym,
- usuwanie wypłytki,
- trawienie,
- usuwanie wad,
- trawienie,
- kucie końcowe w wykroju matrycującym,
- kontrola międzyoperacyjna po sekwencji operacji związanych z kuciem końcowym,
- okrawanie wypłytki,
- trawienie,
- obróbka cieplna,
- trawienie,
- usuwanie wad,
- trawienie,
- cechowanie i przygotowanie do kontroli ostatecznej,
- kontrola ostateczna.

Powyzsza metoda kucia matrycowego korbowodów samochodowych z mniej plastycznych stopów aluminium charakteryzuje się dużą materiałochłonnością, pracochłonnością, energochłonnością i małą wydajnością.

Wykonując korbowody samochodowe technologią odlewania otrzymuje się wyroby, które posiadają znacznie niższe własności mechaniczne i użytkowe niż elementy uzyskane metodami obróbki plastycznej przedstawione w literaturze F. Stachowicza „Przeróbka plastyczna”, Oficyna Wydawnicza Po-

litechniki Rzeszowskiej, Rzeszów 2000 r. Korbowody samochodowe odlewane posiadają wady odlewnicze takie jak: niejednorodność struktury, gruboziarnistość, pęcherze, porowatości, jamy skurczowe, rzadziny, które wpływają na ich niższe właściwości.

Przy wytwarzaniu korbowodów samochodowych stosowana jest technologia obróbki skrawaniem, którą opisano w literaturze W. Olszaka „Obróbka skrawaniem”, WNT, Warszawa 2008 r. Obróbka skrawaniem korbowodów polega na nadaniu powierzchniom żądanego kształtu, wymiarów oraz jakości powierzchni poprzez usuwanie materiału z wsadu w postaci prostopadłościanu lub walca przy użyciu narzędzi skrawających. Technologia ta odznacza się dużą pracochłonnością, czasochłonnością, energochłonnością procesu i generowaniem dużych strat materiałowych oraz niską jakością ukształtowanych wyrobów.

Celem wynalazku jest ukształtowanie odkuwki korbowodu samochodowego z mniej plastycznych stopów aluminium z grupy aluminium-miedź w jednej operacji kucia w wykroju wykańczającym na młocie przy zastosowaniu niedrogich sposobów grzania matryc – w piecu i przy użyciu palników gazowych.

Istotą sposobu kształtowania na młocie półfabrykatu, zwłaszcza do wytwarzania korbowodu samochodowego według wynalazku jest to, że matryce górną i dolną posiadające w części środkowej jednakowe wykroje robocze, nagrzewa się w piecu i przy użyciu palników gazowych do temperatury 300°C i umieszcza się na młocie kuźniczym o energii uderzenia 36 kJ i masie bijaka 1000 kg. Materiał wsadowy w kształcie przedkuwki kształtowej odlewanej w formach piaskowych z mniej plastycznych stopów aluminium z grupy aluminium-miedź nagrzewa się w piecu w zakresie temperatur 460–500°C, korzystnie 480°C, w czasie do 35 minut. Następnie nagrany materiał wsadowy umieszcza się w wykroju roboczym matrycy dolnej. Po czym wprawia się matrycę górną w ruch postępowy z prędkością do 8 m/s w kierunku matrycy dolnej i zgniata się materiał wsadowy wykrojem roboczym matrycy górnej i wykrojem roboczym matrycy dolnej i kształtuje się półfabrykat z większym stopniem przekucia.

Korzystnym skutkiem wynalazku jest to, że zastosowanie do procesu kształtowania dokładnego wymiarowo wsadu w postaci przedkuwki kształtowej odlewanej pozwala na oszczędności materiału w granicach 40% w stosunku do obecnie stosowanej w przemyśle technologii kucia matrycowego z wsadu przerobionego plastycznie. Dodatkowo daje możliwość uzyskania dokładniejszych kształtów odkuwek bez nadmiernej wypłytki, co wpływa korzystnie na ograniczenie odpadów technologicznych w stosunku do dotychczas stosowanej technologii kucia matrycowego i obróbki skrawaniem.

Zastosowanie gotowej przedkuwki odlewanej do procesu kształtowania odkuwki korbowodu samochodowego z mniej plastycznych stopów aluminium z grupy aluminium-miedź pozwala ograniczyć ilość i czas operacji potrzebnych do uzyskania odkuwki oraz wpływa na wzrost wydajności i zmniejszenie pracochłonności procesu.

Wynikiem sposobu kształtowania według wynalazku jest otrzymanie wyrobów z większym stopniem przekucia, które charakteryzują się lepszą jakością wynikającą z rozdrobnienia struktury w całej objętości odkuwki, dużą gładkością powierzchni, co przekłada się na lepsze własności mechaniczne i użytkowe w stosunku do wyrobów wykonywanych tylko z odlewów.

Wynalazek został przedstawiony w przykładzie wykonania na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia widok matryc z materiałem wsadowym, fig. 2 – widok matryc z półfabrykatem, fig. 3a – widok materiału wsadowego, fig. 3b – widok półfabrykatu.

P r z y k ł a d 1

Sposób kształtowania na młocie półfabrykatu, zwłaszcza do wytwarzania korbowodu samochodowego w pierwszym przykładzie wykonania dla odlewanej stopu aluminium w gatunku 2017A według normy polskiej PN-EN 573-3:2010 polegał na tym, że matryce górną 1 i dolną 3 posiadające w części środkowej jednakowe wykroje robocze 1a i 3a, nagrzewano w piecu i przy użyciu palników gazowych do temperatury 300°C. Następnie matryce górną 1 i dolną 3 umieszczono na młocie kuźniczym o energii uderzenia 36 kJ i masie bijaka 1000 kg. Po czym materiał wsadowy 2a w kształcie przedkuwki kształtowej odlewanej w formach piaskowych ze stopu aluminium 2017A nagrzewano w piecu do temperatury 480°C w czasie 30 minut. Następnie nagrany materiał wsadowy 2a umieszczono w wykroju roboczym 3a matrycy dolnej 3. Po czym wprawiono matrycę górną 1 w ruch postępowy z prędkością V1, która wynosiła 8 m/s w kierunku matrycy dolnej 3. Poprzez oddziaływanie wykrojem roboczym 1a matrycy górnej 1 i wykrojem roboczym 3a matrycy dolnej 3 na materiał wsadowy 2a, zgniatało materiał wsadowy 2a i kształtowano półfabrykat 2b z większym stopniem przekucia. Otrzymano półfabrykat o dobrych własnościach mechanicznych i użytkowych wynikających z korzystniejszej struktury ukształtowanego wyrobu.

Przykład 2

Sposób kształtowania na młocie półfabrykatu, zwłaszcza do wytwarzania korbowodu samochodowego w drugim przykładzie wykonania dla stopu aluminium w gatunku EN AC-21000 według normy polskiej PN-EN 1706:2011 polegał na tym, że matryce górną 1 i dolną 3 posiadające w części środkowej jednakowe wykroje robocze 1a i 3a, nagrzewano w piecu i przy użyciu palników gazowych do temperatury 250°C. Następnie matryce górną 1 i dolną 3 umieszczono na młocie kuźniczym o energii uderzenia 36 kJ i masie bijaka 1000 kg. Po czym materiał wsadowy 2a w kształcie przedkuwki kształtowej odlewanej w formach piaskowych ze stopu aluminium EN AC-21000 nagrzewano w piecu do temperatury 460°C w czasie 35 minut. Następnie nagrany materiał wsadowy 2a umieszczono w wykroju roboczym 3a matrycy dolnej 3. Po czym wprawiono matrycę górną 1 w ruch postępowy z prędkością V1, która wynosiła 7 m/s w kierunku matrycy dolnej 3. Poprzez oddziaływanie wykrojem roboczym 1a matrycy górnej 1 i wykrojem roboczym 3a matrycy dolnej 3 na materiał wsadowy 2a, zginałano materiał wsadowy 2a i kształtowano półfabrykat 2b z większym stopniem przekucia. Otrzymano półfabrykat odznaczający się dobrą jakością powierzchni, co wynika z oddziaływania matryc na odkształcany materiał, które likwiduje porowatości i nieregularności powierzchni występujące przy odlewach.

Zastrzeżenie patentowe

1. Sposób kształtowania na młocie półfabrykatu, zwłaszcza do wytwarzania korbowodu samochodowego, **znamienny tym**, że matryce górną (1) i dolną (3) posiadające w części środkowej jednakowe wykroje robocze (1a) i (3a), nagrzewa się w piecu i przy użyciu palników gazowych do temperatury 300°C i umieszcza się na młocie kuźniczym o energii uderzenia 36 kJ i masie bijaka 1000 kg, po czym materiał wsadowy (2a) w kształcie przedkuwki kształtowej odlewanej w formach piaskowych z mniej plastycznych stopów aluminium z grupy aluminium-miedź nagrzewa się w piecu w zakresie temperatur 460–500°C, korzystnie 480°C, w czasie do 35 minut, następnie nagrany materiał wsadowy (2a) umieszcza się w wykroju roboczym (3a) matrycy dolnej (3), po czym wprawia się matrycę górną (1) w ruch postępowy z prędkością (V1) do 8 m/s w kierunku matrycy dolnej (3) i zgina się materiał wsadowy (2a) wykrojem roboczym (1a) matrycy górnej (1) i wykrojem roboczym (3a) matrycy dolnej (3) i kształtuje się półfabrykat (2b) z większym stopniem przekucia.

Rysunki

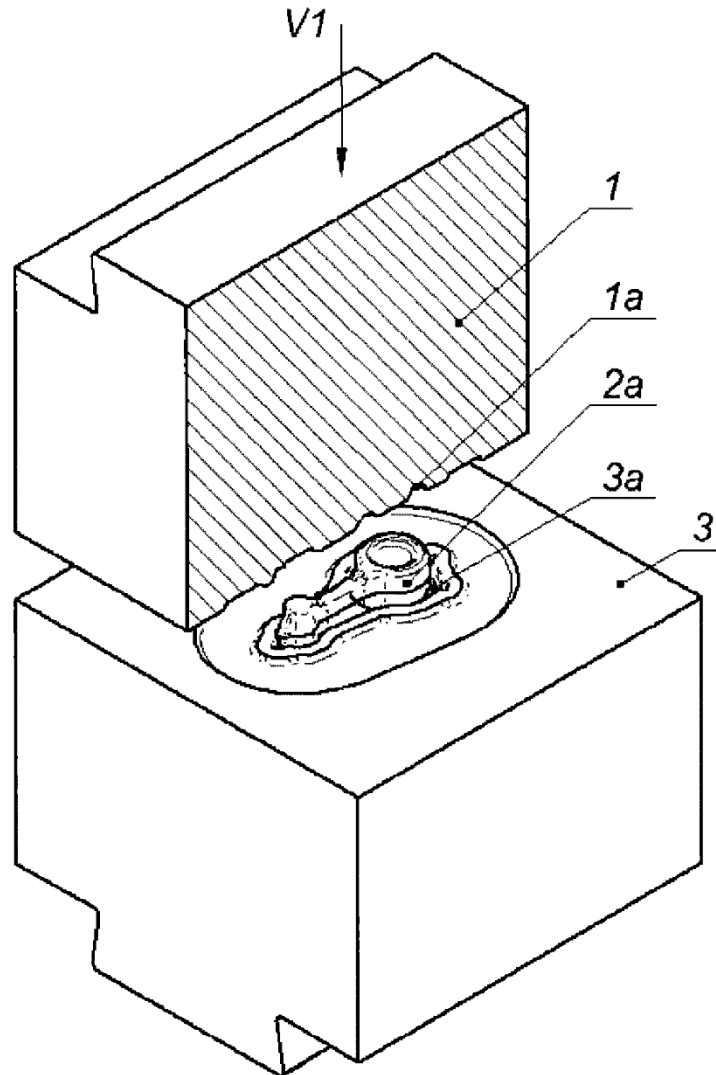


Fig. 1

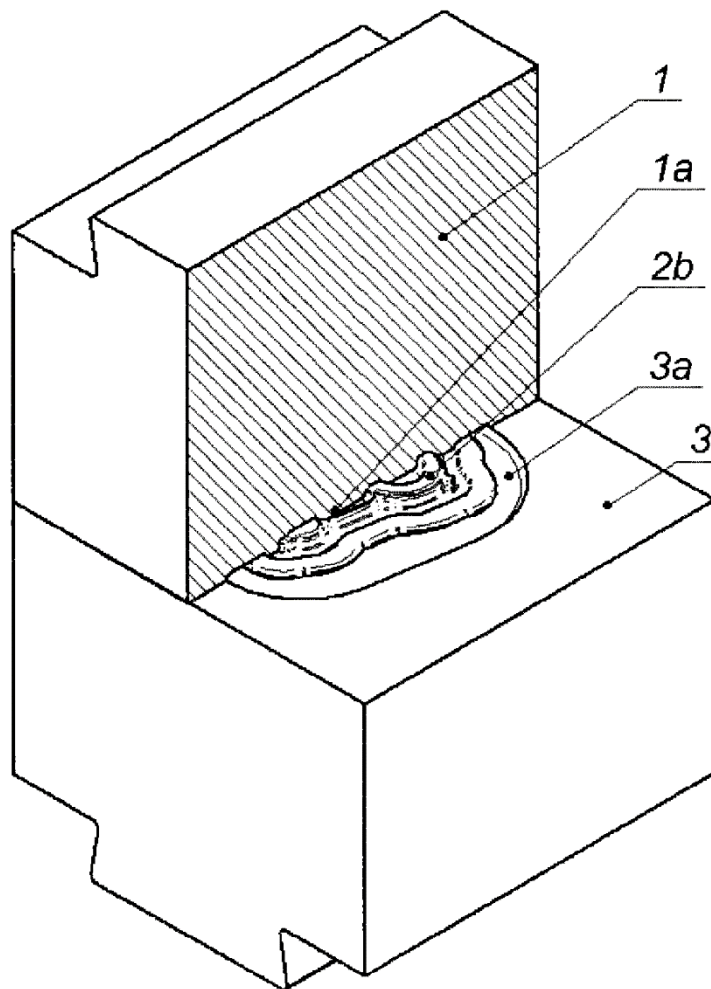


Fig. 2

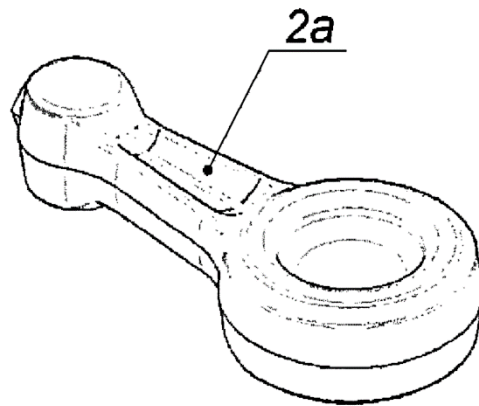


Fig. 3a

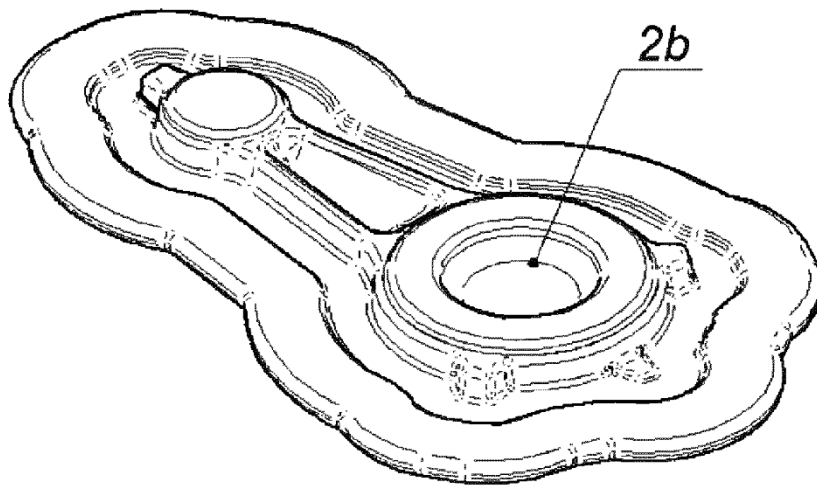


Fig. 3b