

KRALJEVINA SRBA, HRVATA I SLOVENACA

UPRAVA ZA ZAŠTITU

Klasa 46 (2)



INDUSTRIJSKE SVOJINE

Izdan 1. Oktobra 1927.

PATENTNI SPIS BR. 4533

Criara Constantino i Criara Lina, industrijalci, Rovereto, Italija.

Poboljšanja za potpuno sagorevanje vazduha sa tečnim gorivima u eksplozivnim motorima.

Prijava od 23. decembra 1925.

Važi od 1. avgusta 1926.

Traženo pravo prvenstva od 24. decembra 1924. (Belgija).

Predmet je pronalaska da poboljša nezgode, koje su svojstvene raznim sistemima ekonomajzera i vaporizatora, koji su predlagani za eksplozione motore u cilju da o-bezbede što veću homogenost smeše i što veću isparljivost goriva koje se nalazi još u suspensiji u vazduhu u obliku sitnih kapljica. Međutim poznati aparati ove vrste, oni samo delom uklanjaju gornje nezgode i ne dopuštaju potpuno regulisanje, koje odgovara raznim fazama rada. Ovim pronalaskom postignuta je gornja svrha, i isti pronalazak ima obrtnu propeleru za potpuno mešanje i isparavanje tečnosti, i ventile za upust u smešu hladnog ili zagrejanog vazduha — prema potrebi — u količini koja se može po volji regulisati, pri čem se ovako proizvodno regulisanje može primeniti i za obrtnu brzinu propelera u odnosu na takt svakog motora.

Pod ovim pronalaskom obuhvaćeni su, tako isto, razni novi detalji konstruktivna poboljšanja što je sve jasno pokazano dalje u opisu u vezi sa nacrtom, koji pokazuje šematički jedan oblik izvođenja u kome:

Sl. 1 pokazuje presek uređenja.

Sl. 2 presek uređenja po liniji A—A iz sl. 1.

Kao što se vidi na nacrtu, uređenje se sastoji iz dvojnog obrtnog propelera sa krilima, koji radi u kameri za vaporiziranje goriva pri čem telo 1, koje obrazuje kameru, ima poklopce i jedan ventil 17 za automatski upust pomoćnog vaz-

duha. Ovaj ventil u vezi je sa kamerom za isparavanje preko jednog otvora, koji je u vezi sa kanalom 3 i rupama 6, koje se nalaze na omotu z, koji čini pregradu pomenulom kanalu.

Obrtni propeleri načinjeni su od jedne glavčine 9 koja se obrće oko vratila 15 i ima dve helise 14, 14', koje su postavljene u dvema različitim ravnim pri čem svaka helisa ima dva ili više krila koja su naizmenično raspoređena. Iznad glavčine 9 — a utvrđeno na vratilo 15 — postavljeno je vodilo 4. Između ovog vodila i gornje šupljine glavčine postavljene su lopte 5, na kojima se okreće glavčina dok u njoj šupljini leže lopte 7, koje su odozdo ograđene slobodnom uzengijom 8, na koju dejstvuje opruga 16, koju regulišu palci 10 koji se kreću u zavojici duž vratila 15. Učvršćujući ili usporavajući palce 10 određuje se pritisak opruge 16 na organ 8 i lopte 7—5 prema glavčini 9 i vodila 4. Na ovaj se način reguliše po volji obrtna brzina helisa 14—14', pri čem lopte 5, 7 i kočice i kotrljaju.

Glava vratila 15 utvrđena je još jednom u šupljini oslonca 11, koji je utvrđen na telo 1. Telo 1 načinjeno je izjedno da bi se mogle dobiti ivice za lako postavljanje na motorov karburator. Košuljica 2 ima oslon 12 u čijoj se šupljini postavlja donji kraj vratila 15, koji je utvrđen palcima (ušicama) 13. Telo 1, osloni 11—12, vratilo 15 i ušice 10—13 sačinjavaju jedan krut sistem.

Ventil 17 načinjen je od jednog cilindričnog tela, koje je iscelo sa glavnim uređenjem. Ovaj ventil ima osnovu 18 sa centralnim otvorom, gde leži čep 23. Isti ventil ima regulator 21, koji reguliše veličinu otvora, koji stvara vezu između ventila i razvodnog kanala 3, kao i drugi regulator 22, koji reguliše napon opruge 28, koja upravlja položajem čepa 23.

S druge strane ovim čepom upravlja opruga 26, pomoću ušice 27 — koja se helikoidalno pomera u unutrašnjosti vrata ventila. Tačan položaj čepa 23 — kao i napon obeju opruga 26, 28 — reguliše se po volji pomoću pomeranja ušice 27 i regulatora 22. Štap 25 čepa kreće se u šupljini ušice 27 i u izdubljenju regulatora 22. Ušica 27 ima otvora za prolaz pomoćnog vazduha. Vrat 19 ventila je na spoljnoj strani izlazan za prijem u slučaju potrebe — cev za pražnjenje motora da bi se po volji mogao upustiti zagrejeni vazduh. Vrat ventila ima otvore 29, koji su u vezi sa atmosferskim vazduhom. Kod 20 pokazan je otvor ventila i kod 30—31 zaustavne ušice za regulatore 21—22.

U fazi sisanja podpritisak se koncentriše na difuzoru karburatora pa prema tome opruga 28 drži na odstojanju od svog ležišta čep 23 — koji tako isto propušta atmosferski vazduh u kameri za mešanje. Ovde vazduh ulazi kroz otvor i rupe ventila prolazi kanal 3 i izlazi kroz rupe 6. Za vreme hoda motora sa najmanjim efektom, podpritisak se koncentriše na ventil i čep 23, koji se onda vraća na svoje ležište, čemu pomaže još i opruga 26, i hermetički zatvara sve otvore za atmosferski vazduh. Ušice 27 i regulator 22 tačno određuju napon opruga 26—28 u cilju tačnog položaja čepa 23.

Obrazovanu smešu u karburatoru valja podvrći turbulentnom dejstvu krila propelera, čime se i sve isparavanje podvrgava istom dejstvu prema upuštanja u cilindar. Prema tome motor se napaja savršenim gorivom, koje se do kraja iskorišćuje čime se ne samo mnogo štedi u gorivu, nego dobija veći efekat motora i njegovo potpuno čuvanje.

Gore opisano uređenje stavlja se između karburatora i motornog sisnog ventila, pri čem položaj vertikalno, horizontalno ili izvratno ne utiču ni ukoliko na dobar rad dotičnog uređenja.

Patentni zahtevi:

1. Uređenje za potpuno sagorevanje tečnog goriva kod eksplozivnih motora, koje

se sastoji iz jednog iscelo livenog tela radi većih strana za montiranje koje telo oblikuje kameru za mešanje i isparavanje a poslavljeno je vertikalno horizontalno ili koso između karburatora i motornog sisnog ventila, naznačeno time, što njegov dvojni, obrtni propeler sa krilima postavljen u pomenutoj kameri ima oruđa za regulisanje po volji i ta kamera stoji u vezi sa spoljnim vazduhom preko jednog ventila, čija se sposobnost sisanja spoljnog vazduha može tako isto po volji regulisati.

2. Uređenje po zahtevu 1, naznačeno time, što se sastoji iz jednog slobodnog vodila i vodila pomoću glavčine koja je utvrđena na glavnom vratilu, koje između svojih pregrada i šupljine glavčine drži lopte koje pronose na glavčinu pritisak vršen od strane ušica i glavčine, pri čem je glavčina načinjena od jednog tela, koje nosi niz krila u dvema ravnima gde se pritisak na glavčinu reguliše po volji pomoću pomeranja ušica, koje se kreću helikoidalno duž glavnog vratila i dejstvuju na oprugu postavljenu između ušica i slobodnog prstena pri čem je ovom regulisanju cilj, da se po volji menja obrtna brzina glavčine i njenih krila prema taktu motora.

3. Uređenje po zahtevima 1—2, naznačeno time, što lopte postavljene između šupljina glavčine imaju dvojno dejstvo kotrljanja i kočenja.

4. Uređenje sa ventilom za upust svežeg vazduha u kameru za mešanje i isparavanje po zahtevu 1, naznačeno time, što se pomenuti ventil sastoji iz jednog cilindričnog tela koje je iscelo načinjeno sa uređenjem iz dva regulatora koji se helikoidalno kreću duž ventila i između njih predviđenog otvora, koji obrazuje sedište za čep, koji zatvara taj otvor i koji ima sresstva za dvojno vođenje i regulisanje njegovog položaja u odnosu na ležište istog pri čem se ta sresstva sastoje iz međusobno kompenziranih opruga kojima upravljaju regulatori i izbušene ušice, koje se kreću helikoidalno duž unutaranih pregrada ventila pri čem se napon opruga i uzajamno kompenziranje reguliše po volji pomoću pomeranja regulatora i ušica, koji određuju položaj čepa pomoću tih opruga kao i iz vrata koji ima zavrtnjske linije udešene za prijem cevi za pražnjenje motora.

5. Uređenje po zahtevu 1 i 4, naznačeno time, što je veza između ventila i motornog ispusta predviđena preko jednog voda koji ima slavinu ili tome slično, tako da se po volji može upuštati u željenoj količini i grejani vazduh.

Fig. 1.

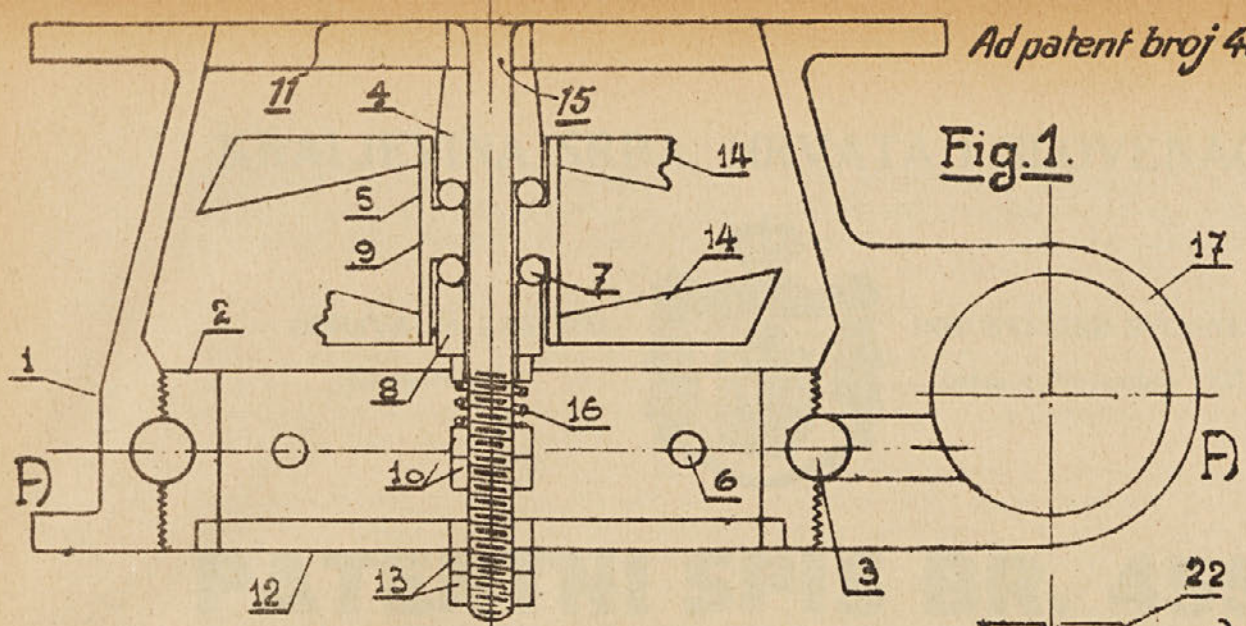


Fig. 2

