

KRALJEVINA SRBA, HRVATA I SLOVENACA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 46 (1)

IZDAN 10. marta 1923.

PATENTNI SPIS BR. 717.

Karl Tacke, Hannover-Linden.

Motor sa unutrašnjim sagorevanjem tečnog goriva.

Prijava od 25. marta 1921.

Važi od 1. aprila 1922.

Pravo prvenstva od 10. septembra 1919. (Nemačka).

Kod motora za sagorevanje tečnog goriva s unutrašnjim pretvaranjem u plin i unutrašnjim sagorevanjem nužno je da se gorivo pomoću vazdušnog pritiska rasprška i dobro izmeša s vazduhom za sagorevanje.

Po dosad poznatom postupku se pritiskujući vazduh spremi u naročitoj pumpi, ili se pomoću naročitih uređaja, kao što su potiskujući klipovi i ventili prelivanja, za vreme kompresnog dizanja uzima iz radnog cilindra.

Mašina po ovom izumu upotrebljuje se u radnom cilindru nalazeći se sagorevajući vazduh neposredno na to da od pumpe dolazeće gorivo rasprskava i unosi u prostor za sagorevanje.

U tom slučaju se, kao što pokazuje sl. 2., dva cilindra (a) i (b) tako nameste, da se njihovi prostori za sagorevanje spojeni kanalom (e) u koji ulazi zev (d) za gorivo. Radni klipovi su spojeni ručicama, koje su od prilike za 60 stepeni jedna prema drugoj nameštene.

Napred žureća ručica (g) pripada cilindru (d), a za njom žureća ručica (h) cilindru (a). Klipovi su tako izradjeni, da u unutrašnjem položaju mrtve tačke u praktično nužnom kretanju dopiru do cilindrovog poda ali da ne prikrivaju kanal. Ako u cilindru (b) stoji klip

u unutrašnjem položaju mrtve tačke, onda se nalazi svekoliki komprimirani vazduh u sagorevajućem prostoru cijindra (a). Kad se obrne vreteno s ručicom, onda se kreće klip radnog cilindra (b) na niže, a onaj od cilindra (a) na više. Usled toga nastaje jaka vazdušna struja u kanalu (e). Čim se klip cilindra (b) na niže kreće, pumpa za gorivo počne ovo kroz cev (d) da prenosi. U tom stanju je kompresiona temperatura tako visoka, da rasprskano gorivo počinje da se pretvara u plin i da sagoreva. Pri punom opterećenju motora gorivo se prenosi sve donde, dok se klip (b) a s njime i klip radnog cilindra (a) nalaze u unutrašnjem položaju mrtve tsčke. Tada je na cevi (d) skoro sav sagorevajući vazduh sproveden i u njemu gorivo pretvoreno u sagorelo. Kad ručica (b) predje goraji položaj mrtve tačke, onda i cilinder (a) počinje sa svojim ekspanzionim dizanjem.

Regulisanje vrši se smanjivanjem goriva, pri čem se s prenosom dočnije počne ili prestane.

Postupak, koji je upotrebljiv kako za četvorotakt tako i za dvotakt, ima u sravnjenju sa svima do sad poznatim postupcima tu vrednost, što pri punom opterećenju faktički sav sagorevajući vazduh, s izuzetkom onoga u

2. DIN.

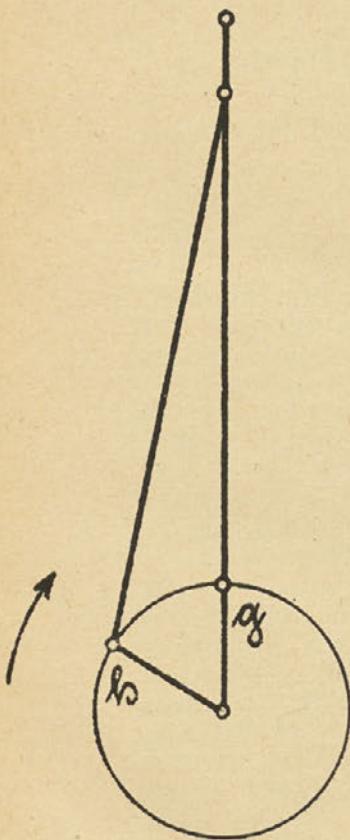
škodljivim prostorijama, rasprskava gorivo, dakle s ovim najbolje se izmeša i što se to postiže najprostijim gradjevinskim sredstvima. Kompresor za visoki pritisak, klip za istiskivanje, ventil za prelivanje kao i ventil za gorivo s krmom sasvim su izbegnuti

PATENTNI ZAHTEV

Motor za sagorevanje tečnih goriva sa unutrašnjim sagorevanjem, naznačen time, što su sagorevajući prostori dvaju cilindra, čije su

ručice za jedan ugao od nekih 50 do 70 stepena jedan prema drugoj nameštene, samo jednim uzanim kanalom, jedan s drugim spjeni, kroz koji usled nameštaja ručice vazduh pre svega potpuno bude potisnut u jedan cilindar, posle čega sav vreo vazduh bude potisnut u drugi cilindar, čija ručica žuri napred, te pri tom rasprskava, pretvara u plin i sagoreva gorivo u onolikoj meri, u koliko je unaprijedan u kanal.

Figur 1.



Figur 2

