

UPRAVA ZA ZAŠTITU

Klasa 46 (3)



INDUSTRIJSKE SVOJINE

Izdan 1. Februara 1927.

# PATENTNI SPIS BR. 4095

Fabbrica Carburatori Memini, Milano, Italija.

Karburator za teška ulja za obične motore sa unutrašnjim sagorevanjem, i koji služi kao ispusna cev za izrađene gasove.

Prijava od 13. marta 1925.

Važi od 1. decembra 1925.

Traženo pravo prvenstva od 13. marta 1924. (Italija.)

Cilj je ovom pronalasku da reši problem upotrebe teških ulja za obične motore sa unutaršnjim sagorevanjem, i da savlada tehničke i praktične teškoće u vezi sa time. Predmet je pronalaska karburator, naročito za teška ulja, koji se treba postaviti direktno na mašinu, i koji će služiti kao ispusna cev za sagorele gasove.

Jedna od teškoća, koja se nailazi kod motora ove vrste, jeste ta, što se teška ulja (nafta e. t. c.) teško prelvaraju u paru i ne mešaju dobro sa vazduhom, potrebnim za stvaranje gasne smeše. Zatim kod teških ulja nalaze se katranske primese ili tome slično, koje se posle kratkog vremena talože na klip i delovima eksplozione komore, čime se pogoršava efekat mašine ili se najzad ti delovi moraju često čistiti.

Glavni konstruktivni principi pronalaska, na kome i počiva konstrukcija karburatora jesu:

- iskorišćenje izlazne toplote iz motora do praktično najveće mere; zatim
- postavljanje karburatorskog kanala, čiji presek postepeno varira, pri čem su uklonjene iznenadne promene pravca kao i povratak smeše u kanal;
- konstrukcija karburatora sa pravilnom, što je moguće većom, transmissionom površinom, tako da isti skoro momentalno pretvori naftu u paru;
- mogućnost brzog skidanja i montiranja kao i brzog čišćenja karburatora, kao

i mogućnost izvođenja tih radova za vreme rada mašine.

Karburator po pronalasku, odlikuje se time što su gornji principi realizovani u njemu. Konstrukcija karburatora data u nacrtima jeste jedan primer izvođenja, i data je samo kao primer, pri čem se podrazumeva, da detalji mogu biti menjani u granicama pronalaska.

Sl. 1 je uzdužni presek (E—F)

Sl. 2 je poprečni presek duž ravni A—B iz sl. 1.

Sl. 3 je poprečni presek duž ravni C—D iz sl. 1.

U telu karburatora o predviđena su četiri otvora 1—2—3—4; 1 je upust za naftu predpostaviv da je otvor u vezi sa karburatorom, 2 je ispus za naftu, otvor je u vezi sa mašinom; 3 je upust i 4 ispus za sagorele gasove.

U telu o, deo 5 leži između otvora 1 i 2, tako da se time obrazuje prstenasta komora 6. Celom dužinom i širinom ove komore, teče kao što je strelicama I označeno, nafta dovođena ka komori za sagorevanje kroz upust 1 i ispus 2.

Sagoreli gasovi, ulazeći u karburator kroz otvor 3, teku, u pravcu strelica II, kroz komoru 8, koja se nalazi u komori 5. Oni se tamo ponovo sjedinjuju u kanal, koji vodi ka ispustu 4, kroz koji se pom. gasovi prazne u atmosferu, bilo neposredno ili posredno pomoću jedne cevi.

Time što sagoreli gasovi ližu i unutarnje i spoljne površine komore 6, komora 6 se jako zagreva i vrši potpuno pretvaranje u gas nafte, koja kroz istu prolazi, pri čem se toplota gasova predaje nafti. I ako proticanja brzina nafte može biti velika, ne postoji opasnost da će pretvaranje u gas biti nepotpuno, jer su površine komore 6 vrlo velike a njihova razdeljina vrlo mala, tako da je debljina naftinog sloja ograničena, te je nemoguće, da neki deo nafte osiane nepretvoren u gas. S druge strane, eventualne nečiste primese zadržavaju se zidovima komore 6, tako da se postiže prava destilacija nafte ili tome slično.

Ako se bilo nedovoljno velikom temperaturom komore 6 bilo prevelikom količinom nafte ili kakvim drugim uzrokom ulje ne pretvori potpuno u gas, onda ni u kom slučaju ni jedan deo istog u tečnom stanju neće otići u karburator ili u cilindar, usled toga što su otvor 1 i 2 vezani za komoru 6 pomoću velikih zvonastih levaka 9 odns. 10, jer su delovi zaostale nafte primorani da se vraćaju, usled gravitacije, u cev za dovod nafte.

Da bi se olakšalo vađenje dela 8, radi pregleda i čišćenja, kao i da bi se osiguralo potpuno zaplivanje komore 6, tako da se ne bi vršilo procurivanje i mešanje između nafte i sagorelih gasova, predviđena su konična ležišta 11 i 12 za spoj između dela 5 i tela O, pri čem je deo 5 učvršćen pomoću zavrtnja 13, navrtke 14 i 15.

Pravilan oblik komore 6 dopušta neprekidan rad motora, zatim otvor pomenute komore daje prostran prolaz i pravu pu-

nju za proticanje goriva, pri čem se brzina ne usporava kakvim krivim i uvijenim putanjama. Rad mašine je kontinualan i pri vrlo velikim brzinama.

### Patentni zahtevi:

1. Karburator za teška ulja na običnim motorima za unutarnje sagorevanje, naznačen time, što su predviđeni upusni i ispusni otvori za sagorele gasove kao i upusni i ispusni otvori za teška ulja, koje se pretvara u gas, kao i otvori za vazduh, i što je u tom telu postavljeno, za gas hermetičko telo, koje odvaja komoru, kroz koju prolaze sagoreli gasovi iz komore, vazduh i teško ulje, tako da su suprotne strane pomenute komore, koje se ravnomerno zagrevaju sagorelim gasovima velike i malo udaljene jedna od druge, da bi se dobio sloj goriva propisane debljine.

2. Karburator po zahtevu 1, naznačen time, što eksplozivna smeša ide putanjom bez oštih promena pravca kao i bez prepreka za deo smeše, koji nije, iz budi kojih razloga pretvoren u gas.

3. Karburator po zahtevu 1, naznačen time, što se unutarnji deo može lako voditi radi potrebnog pregleda i čišćenja ne remeteći pri tom ništa.

4. Karburator po zahtevu 1 i 3, naznačen time, što se, radi izvlačenja unutarnjeg dela kraj ovog postavlja, u konična ležišta, te se unutarnji deo može izvlačiti kroz otvor u spoljnom delu, pri čem je taj otvor snabdeven poklopcem, učvršćenim pomoću zavrtnja, koji služi za utvrđivanje unutarnjeg dela za spoljni.

U telu karburatora 6 predviđena su četiri otvora 1, 2, 3 i 4, koji su upušni za ulaz u komoru 6, predviđeno je da je otvor 1 vezan sa karburatorom 2, je upušni za ulaz u komoru 6, predviđeno je da je otvor 2 vezan sa maslinom 3, je upušni 4, je upušni za sagorele gasove.

U telu 6, deo 5 leži između otvora 1 i 2, tako da se time ostvaruje rastavljena komora 6. Celom dužinom i širinom ove komore leži kao što je prikazano i označeno na slici, dovodna ka komori za sagorevanje, kroz upušni 1 i upušni 2.

Sagoreli gasovi ulaze u karburator kroz otvor 2, leže u pravcu smerom 11, kroz komoru 8, koje se nalazi u komori 6. Oni se tako nosivo, središnju u kanalu, koji vodi ka upušni 4, kroz koji se povlače gasovi nazad u atmosferu, bilo nepretvoren ili potpuno pomoću jedne cevi.

U ovom motoru, koje je teško u- (tela 6, 1, 2, 3, 4) teško privlači u paru i ne maslinu dobro sa vrhuncem potpuno- nim za stvaranje gasne smeše. Zatim kod teških ulja najviše se koristi primese ili smeše koje se nose kroz potpuno na ulazu na kipu i delovima eksplozivne komore, čime se potpuno učvršćuje li se najviše u delovi motora, čisto čistili. Glavni konstruktivni princip pronađen, na kom i počinje konstruktivna razmatranja tu jesu:

a) konstruktivne izlaze ležaljke iz motora do predviđenog mesta, zatim

b) postavljanje konstruktivnog kupa, čiji presjek postepeno varira, pri čem su uklonjena iznenađujuća prepreka kao i povratni smer u kanal;

c) konstruktivni karburator se privlači, što je moguće većom transmisijom prvinom, tako da isti skoro momentalno privlači delu u paru;

d) mogućnost brzog slobodnog i monolit- nja kao i brzog slobodnog i monolit- nja kao i brzog slobodnog i monolit-

Fig. 1

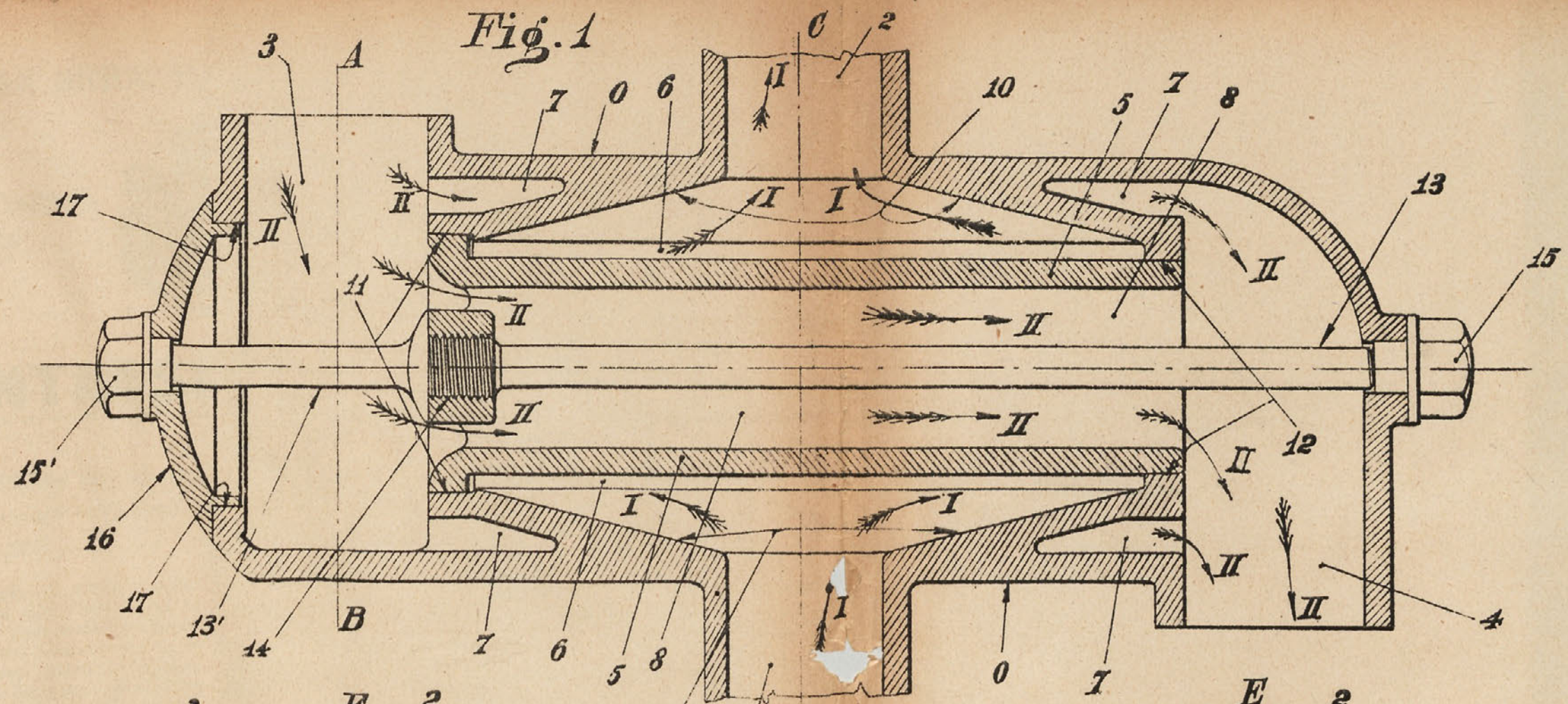


Fig. 2

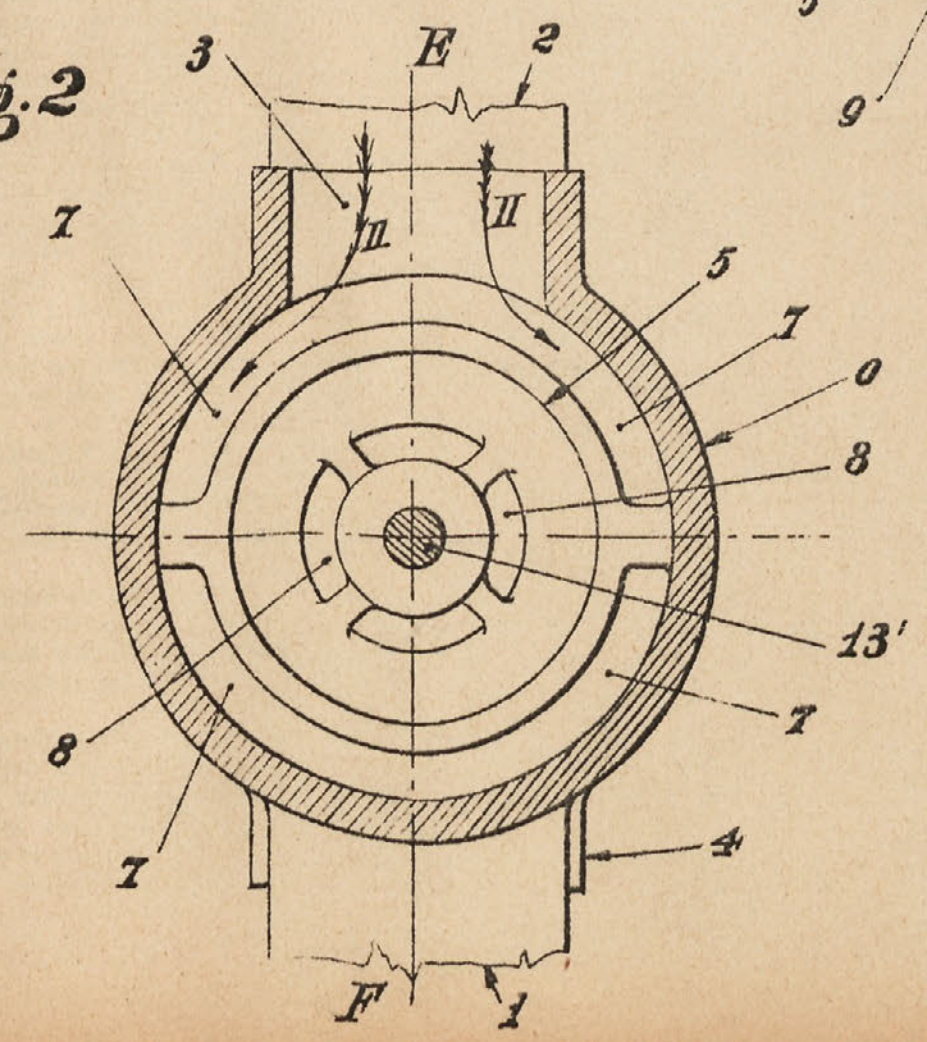


Fig. 3

