

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU

Razred 46 (1)



INDUSTRIJSKE SVOJINE

Izdan 1. Marta 1930.

PATENTNI SPIS BR. 6849

Ing. Alexander Abramson, tehnički konsultant, Prag, Čehoslovačka.

Rad motora s unutaršnjim sagrevanjem.

Prijava od 6. marta 1929.

Važi od 1. septembra 1929.

Pravo prvinstva od 17. januara 1929. (Čehoslovačka).

Ovaj se pronalak odnosi na rad motora sa unutrašnjim sagorevanjem, koji su konstruisani kao dvohode mašine a ukrmareni su tako, da posle svakog radnog hoda, nastaje jedan prazan takt. Preduzimanjem te mere kod dvotaktnih motora sa unutrašnjim sagorevanjem, čiji karter služi kao crpka za punjenje, htelo se postići uspešno ispiranje radne stubline, ali se pri tome potpuno izgubilo iz vida, da se takvim načinom rada nepovoljno utiče na efekat i toplotni bilans mašine. S jedne strane sabivanje mešavine sagorelih gasova i vazduha zahteva mehanički rad, s druge strane oduzima se toplota zidovima stubline, koja se ne može nadoknaditi radom širenja mešavine sagorelih gasova i vazduha pri praznom hodu.

Uklanjanje tog nedostatka je cilj ovog pronalaska, koji se sažoji u glavnom u tome, što se sagorljivi gasovi, koji se nalaze u sabijenoj mešavini sagorelih gasova i vazduha, dovede do eksplozije puštanjem paljenja u dejstvo. Ova eksplozija, koja kod datih priltka, i ako daje samo mali efekat, ipak u svakom slučaju izbegava gubitke koji nastaju kod ovakvog poznatog načina rada.

Rad motora sa unutrašnjim sagorevanjem — lipa dvohodog motora sa karterom, koji služi kao crpka za punjenje (čistog vazduha ili mešavine goriva i vazduha) — vrši se dakle prema ovom pronalasku tako, da

paljenje nastaje pri svakom kompresionom hodu klipa, a uvođenje goriva vrši se pri svakom trećem hodu klipa. Tek time se potpuno iskorišćuje preimućstvo ovog načina rada dvohodog motora sa unutrašnjim sagorevanjem, tako da se prazan hod zamenjuje jednim radnim hodom i ako sa manjim dejstvom. Dakle paljenje se vrši prema ovom pronalasku naizmenično jedanput sa mešavinom goriva i vazduha a drugi put sa mešavinom sagorelih gasova i vazduha, tako da posle svakog potpunog radnog hoda sa prvim ispiranjem stubline, nastaje sabivanje sagorelih gasova zaostalih u stublini i vazduha, pa zatim jedan radni hod us'ed paljenja napred pomenute mešavine sa drugim potpunim ispiranjem stubline i punjenjem stubline.

Jasno je da se kod ovog načina rada znatno uprošćava stavljanje motora u pokret, i da će ovaj način rada biti naročito povoljan pri upotrebi teških goriva.

Patentni zahtev:

Rad motora sa unutrašnjim sagorevanjem, koji su građeni po dvohodom sistemu, i koji upotrebljavaju karter kao crpku za punjenje, a kod kojih nastaje ubrizgavanje goriva posle svaka dva okretaja krivaje, naznačen time, što se kod takvih motora održavaju faze paljenja običnih dvohodih motora sa unutrašnjim sagorevanjem.

