

# KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU

Klasa 46 (1)



INDUSTRIJSKE SVOJINE

Izdan 1. Marta 1930.

## PATENTNI SPIS BR. 6850

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

Motor sa unutaršnjim sagorevanjem i samopaljenjem.

Prijava od 6. marta 1929.

Važi od 1. septembra 1929.

Pravo prvenstva od 13. septembra 1928. (Čehoslovačka).

Kod dosad poznatih motora sa unutrašnjim sagorevanjem i samostalnim palenjem pali se teško gorivo ili uvođenjem u visoko sabiven vazduh (Diesel-ov princip) ili uvođenjem u tako zvanu usijanu glavu motora. I u ovom drugom slučaju nailazi tečno gorivo na već sabiven vazduh. Oba ova načina rada imaju taj nedostatak, što sagorevanje u stublini nastaje bez dovoljnog difundiranja goriva u vazduh, što s jedne strane prouzrokuje naknadno gorenje, a s druge mali termički stepen dejstva motora.

Cilj ovog pronalaska je uklanjanje tih nedostataka i sastoji se u glavnom u tome, što se tok sagorevanja rastavlja u dve faze i to: u pretvaranje goriva u paru, koje se vrši u prvoj polovini kompresionog hoda klipa, i u sagorevanje koje se zatim vrši tako, da se gorivne pare, koje su potpuno difundizalne u vazduh, same pale usled povišene temperature, koja nastaje sabivanjem (kompresijom).

Praktično se ovaj način rada izvodi time što se gorivo kod napred navedenih položaja klipa ubrizgava na jedan zid kompresionog prostora (stubline glave), koji se zid održava samo na temperaturi isparavanja goriva. To se može postići na taj način, da se npr. dno stubline glave upotrebljava kao udarna ograda i ograda za isparivanje goriva koje se ubrizgava, a ostali zidovi kompresionog prostora hlade se na poznati način. Time se postiže, da se

udarna površina praktično održava na temperaturi, koja izaziva samo isparivanje goriva, pošto dejstvo hlađenja udarne površine, koje dolaze od hlađenih zidova kompresionog prostora, sprečava trajno zagrevanje udarne ograde na temperaturu, koja odgovara krajnjoj kompresiji.

Radi toga proizlazi, da motor prema ovom pronalasku postiže samostalno palenje sa znatno manjim kompresionim pritiskom, pošto se ovde ne radi više o palenju tečnog goriva, nego o palenju mešavine gorivne pare i vazduha.

Prema vrsti goriva odgovarajući se izbira dejstvo hlađenja ograde za ubrizgivanje odn. za isparivanje, koje dejstvo izazivaju ostali zidovi kompresionog prostora, što se postiže npr. podesnim oblikovanjem te ograde, a isto tako se odgovorajuće izbira krajni kompresioni pritisak.

Puštanje motora u rad vrši se na običan način pomoću veštačkog palenja, koje se posle isključuje.

### Patentni zahtevi:

1. Motor sa unutrašnjim sagorevanjem i samopaljenjem, naznačen time, što se tečno gorivo, koje se ubrizgava u stublinu kod spoljnijeg mrtvoga položaja klipa, odn. na prvoj polovini klipovog kompresionog hoda najpre pretvara u paru pa se zatim mešavina gorivne pare i vazduha zapali sama pri temperaturi, koja se postiže kompresijom koja zatim sledi.

2. Motor sa unutrašnjim sagorevanjem, prema zahtevu 1, naznačen time, što se isparavanje goriva, koje je ubrizgano u stublinu, vrši udaranjem tog goriva na jednu ogradu odn. ogradu za isparavanje, u kompresionom prostoru, a na koju ogradu uti-

će hlađenje, koje je predviđeno za ostale zidove kompresionog prostora, i to utiče sprovođenjem u tolikoj meri da se udarna ograda trajno održava na temperaturi isparivanja doličnog goriva.

1930. g. 1. Marta

Klasa 46 (1)



# PATENTNI SPIS BR. 6850

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

Motor sa unutrašnjim sagorevanjem i samopaljenjem.

Važi od 1. septembra 1929.

Prijava od 6. marta 1929.

Pravo prvinstva od 12. septembra 1928. (Čehoslovačka).

udarna površina praktično održava na tem-  
peraturi, koja izlazi samo isparivanje go-  
riva, pošto deluje hlađenje udarne površi-  
ne, koje dolaze od hlađenih zidova kom-  
presionog prostora, sprječava trajno zapre-  
vanje udarne ograde na temperaturu, koja  
odgovara krajnjoj kompresiji.

Radi toga proizlazi, da motor prema o-  
vom pronalasku postize samostalno palenje  
sa znatno manjim kompresionim pritiskom,  
pošto se ovde ne radi više o palenju teč-  
nog goriva, nego o palenju mešavine goriv-  
ne pare i vazduha.

Prema vrsti goriva odgovarajući se izbi-  
ra deljivo hlađenje ograde za održavanje  
odn. za isparivanje, koje deljivo izlazi  
ostali zidovi kompresionog prostora, što  
se postize npr. podeseim odlikovanjem te  
ograde, a isto tako se odgovarajuće izbira  
krajni kompresioni pritisak.

Paljenje motora u rad vrši se na običan  
način pomoću veštačkog palenja, koje se  
postizje uključuje.

## Patentni zahtevi:

1. Motor sa unutrašnjim sagorevanjem i  
samopaljenjem, naznačen time, što se teč-  
no gorivo, koje se ubrizgava u stublinu kod  
spoljnijeg mrtvoga položaja klipa, odn. na  
prvoj polovini klipovog kompresionog hoda  
najpre pretvara u paru pa se zatim meša-  
vina gorivne pare i vazduha zapali sama  
pri temperaturi, koja se postize kompresi-  
jom koja zatim sledi.

Kad dosad poznatih motora sa unutraš-  
njim sagorevanjem i samostalnim palenjem  
pali se teško gorivo ili uvođenjem u vi-  
soko sadržen vazduh (Diesel-ov princip) ili  
uvođenjem u tako zvanu usijanu glavu mo-  
tora. I u ovom drugom slučaju nailazi teč-  
no gorivo na već sadržen vazduh. Ova ova  
načina rada ima taj nedostatak, što sago-  
revanje u stublini nastaje bez dovoljnog hi-  
lađenja goriva u vazduh, što a jedna st-  
rana proizvodi veće naknadno gorjenje, a s  
druge mali izmisliti stepen deljiva mo-  
tora.

Cilj ovog pronalaska je oklanjanje tih ne-  
dostataka i sastoji se u glavnom u tome,  
što se tok sagorevanja sastavlja u dve ta-  
čke i to: u pretvaranje goriva u paru, koje  
se vrši u prvoj polovini kompresionog ho-  
da klipa, i u sagorevanje koje se zatim vrši  
tako, da se gorivne pare, koje su počinu  
dijelovizane u vazduh, same pale usled po-  
višene temperature, koja nastaje sadrženjem  
(kompresijom).

Praktično se ovaj način rada izvodi time  
što se gorivo kod napred navedenih polo-  
žaja klipa ubrizgava na jedan zid kompre-  
sionog prostora (stublinske glave), koji se  
zid održava samo na temperaturi isparava-  
nje goriva. To se može postići na taj na-  
čin, da se npr. dno stublinske glave upot-  
rebljava kao udarna ograde i ograde za  
isparivanje goriva koje se ubrizgava, a os-  
tali zidovi kompresionog prostora hlade se  
na poznati način. Time se postize, da se