

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 公開特許公報(A)

(11) 特許出願公開番号

特開2006-57621

(P2006-57621A)

(43) 公開日 平成18年3月2日(2006.3.2)

(51) Int. Cl.	F I	テーマコード (参考)
<b>FO2D 13/02 (2006.01)</b>	FO2D 13/02 L	3G023
<b>FO2B 23/08 (2006.01)</b>	FO2D 13/02 J	3G092
	FO2B 23/08 B	

審査請求 未請求 請求項の数 2 書面 (全 13 頁)

(21) 出願番号 特願2004-288636 (P2004-288636)  
 (22) 出願日 平成16年8月20日 (2004.8.20)

(71) 出願人 591047110  
 中田 治  
 岡山県倉敷市水島東弥生町2-5  
 (72) 発明者 中田 治  
 岡山県倉敷市水島東弥生町2番5号  
 Fターム(参考) 3G023 AA02 AA18 AB01 AC01 AD04  
 AD13  
 3G092 AA01 AA04 AA05 AB02 DA01  
 DA02 DA08 DD03 DD07 DF02  
 DF08 FA02 FA11 HA12X HA12Z  
 HA13X HA13Z HA14X

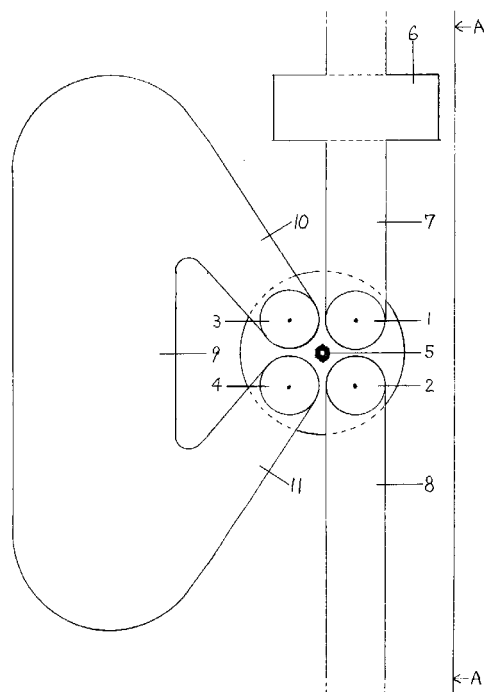
(54) 【発明の名称】 圧縮工程の時、下死点で開き上死点の手前の間で閉じる弁を、圧縮工程の時に開け過ぎた時の、膨張工程、1回目の排気工程の時の、排気弁の対応。

## (57) 【要約】

【課題】 弁rを、圧縮工程の時に開け過ぎた時の、膨張工程、1回目の排気工程の時の、弁nの対応を得る（弁rと弁nは、明細書の、段落番号、0001、及び、符号の説明を参照の事。）。

【解決手段】 弁nを、弁d、又は、f、にする（弁dと弁fは、明細書の、段落番号、0015、又は、0017、及び、符号の説明を参照の事。）。

【選択図】 図1



## 【特許請求の範囲】

## 【請求項 1】

圧縮工程の時、下死点で開き上死点の手前の間で閉じる弁を、圧縮工程の時に開け過ぎた時の対応として、膨張工程の時、膨張し過ぎて回転の抵抗になる（ピストンが下降してシリンダの中の気圧が 1 以下になり、クランク・シャフトを回転させる事の抵抗になること。）時に、排気弁を開き、1 回目の排気工程に入ってから、上死点で閉じる。

## 【請求項 2】

圧縮工程の時、下死点で開き上死点の手前の間で閉じる弁を、圧縮工程の時に開け過ぎた時の対応として、膨張工程の時、膨張し過ぎて回転の抵抗になっても、排気弁を閉じたままにいて、1 回目の排気工程の時、圧縮し過ぎて回転の抵抗になる（ピストンが上昇してシリンダの中の気圧が 1 以上になり、クランク・シャフトを回転させる事の抵抗になること。）時に、排気弁を開き、上死点で閉じる。

10

## 【発明の詳細な説明】

## 【技術分野】

## 【0001】

本発明は、〔4 サイクルガソリンエンジン、6 サイクルガソリンエンジンに、ピストンバルブ、ロータリーバルブを使用した時の、吸気工程で開き、圧縮工程に入ってから閉じる、弁、気口の対策（平成 7 年特許願第 3 4 9 9 2 1 号）。〕の、請求項 1 記載の中の、圧縮工程の時、下死点で開き上死点の手前の間で閉じる弁、を、圧縮工程の時に開け過ぎた時の、膨張工程、1 回目の排気工程の時の、排気弁の対応に関する〔上記の、6 サイクルガソリンエンジンとは、〔ディーゼルエンジンと、ガソリンエンジンの、6 サイクルエンジン（平成 2 年特許願第 4 1 7 9 6 4 号）。〕の中の、請求項 2、請求項 3 記載の、6 サイクルガソリンエンジンであり、ロータリーバルブとは、〔4 サイクルエンジン、6 サイクルエンジンに使用される、ピストンバルブに代わる、ロータリーバルブ（平成 3 年特許願第 3 5 6 1 4 5 号）。〕の中の、請求項 1 記載の、ロータリーバルブであり、吸気工程で開き、圧縮工程に入ってから閉じる、弁、気口とは、〔4 サイクルガソリンエンジンの、ミラーサイクルへの対応の方法（平成 5 年特許願第 2 7 8 7 9 3 号）。〕と、〔4 サイクルガソリンエンジンにロータリーバルブを使用した時の、ミラーサイクルへの対応の方法（平成 5 年特許願第 3 5 4 9 9 3 号）。〕と、〔6 サイクルガソリンエンジンの、ミラーサイクルへの対応の方法（平成 5 年特許願第 3 5 5 4 6 9 号）。〕と、〔6 サイクルガソリンエンジンにロータリーバルブを使用した時の、ミラーサイクルへの対応の方法（平成 6 年特許願第 7 2 3 8 0 号）。〕と、〔4 サイクルガソリンエンジンの、ミラーサイクルへの対応（平成 6 年特許願第 2 3 8 3 0 7 号）。〕と、4 サイクルガソリンエンジンにロータリーバルブを使用した時の、ミラーサイクルへの対応（平成 6 年特許願第 2 6 7 9 5 5 号）。〕と、〔4 サイクルガソリンエンジンの燃焼効率向上機関並びに該機関の補助装置（平成 6 年特許願第 3 2 9 7 2 9 号）。〕と、〔4 サイクルガソリンエンジンにロータリーバルブを使用した時の、燃焼効率向上機関並びに該機関の補助装置（平成 7 年特許願第 6 3 2 7 0 号）。〕の、表現は少々違うが、請求項 1 記載の、吸気工程で開き、圧縮工程に入ってから閉じる、弁、気口である。そして、以後、吸気工程で開き、圧縮工程に入ってから閉じる弁、気口を持ったエンジンを、エンジン a、とし、エンジン a の、混合気専用の吸気弁を、弁 b、とし、吸気口を、気口 c、とし、排気弁を、弁 d、とし、排気口を、気口 e、とし、吸気口程で開き、圧縮工程に込ってから閉じる弁を、弁 f、とし、気口を、気口 g、とし、空気専用の吸気弁を、弁 h、とし、吸気口を、気口 i、とし、〔4 サイクルガソリンエンジン、6 サイクルガソリンエンジンに、ピストンバルブ、ロータリーバルブを使用した時の、吸気工程で開き、圧縮工程に入ってから閉じる、弁、気口の対策（平成 7 年特許願第 3 4 9 9 2 1 号）。〕を、対策 j、とし、エンジン a に対策 j を施したエンジンを、エンジン k、とし、エンジン k の、混合気専用の吸気弁を、弁 l、とし、吸気口を、気口 m、とし、排気弁を、弁 n、とし、排気口を、気口 o、とし、吸気口程の時、上死点で開き下死点で閉じる弁を、弁 p、とし、気口を、気口 q、とし、圧縮工程の時、下死点で開き上死点の手前の間で閉じる弁を、弁 r、とし、気口を、気口 s、

20

30

40

50

とし、空気専用の吸気弁を、弁 t、とし、気口を、気口 u、とし、エンジン a の何も無い空間（混合気が一時停滞する所。）を、空間 v、とし、空間 v から弁 f への通路（管）を、通路 w、とし、空間 v から気口 g への通路を、通路 x、とし、エンジン k の何も無い空間を、空間 y、とし、空間 y から弁 p への通路を、通路 z、とし、空間 y から気口 q への通路を、通路 a、とし、弁 r から空間 y への通路を、通路 b、とし、気口 s から空間 y への通路を、通路 c、とする。}。

【背景技術】

【0002】

エンジン k の弁 r を、圧縮工程の時に開け過ぎた時の、膨張工程、1 回目の排気工程の時の、弁 n の対応の考えは無かった（4 サイクルガソリンエンジンの、1 回目の排気工程とは、だだの、排気工程である。）。

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0003】

解決しようとする問題は、エンジン k の弁 r を、圧縮工程の時に開け過ぎた時、膨張工程の時に弁 t を設けて用いるが、他の対応の方法は無いか、と言う問題点があった。

【0004】

また、6 サイクルガソリンエンジンの場合は、2 回目の吸気工程（空気の吸気工程）の時に、必然的に、弁 t を必要とするが、エンジン k の弁 r を、圧縮工程の時に開け過ぎた時、膨張工程の時に、弁 t を必要としない方法を得る事を目的としている。

【0005】

特に、4 サイクルガソリンエンジンの場合に、エンジン k の弁 r を、圧縮工程の時に開け過ぎた時、膨張工程の時に、弁 t を必要としない方法を得る事を目的としている。

【0006】

それは、4 サイクルガソリンエンジンの場合に、エンジン k の弁 r を、圧縮工程の時に開け過ぎた時、弁 t を必要としないと言う事は、バルブ（弁）の種類の減少（5 種類から 4 種類へ。）、それに因る、バルブの 1 種類あたりの、燃焼室に対しての、平均専有面積の増加、バルブの駆動の方法が、5 種類の時よりも 4 種類の方が、簡素化できるからである。

【課題を解決するための手段】

【0007】

本発明は、エンジン k の弁 r を、圧縮工程の時に開け過ぎた時に、膨張工程の時の弁 t を無くする為に、膨張工程の時、膨張し過ぎて回転の抵抗になる（ピストンが下降してシリンダーの中の気圧が 1 以下になり、クランク・シャフトを回転させる事の抵抗になること。）時に、弁 n を開き、1 回目の排気工程に入ってから、上死点で閉じる。

【0008】

また、エンジン k の弁 r を、圧縮工程の時に開け過ぎた時に、膨張工程の時の弁 t を無くする為に、膨張工程の時、膨張し過ぎて回転の抵抗になっても、弁 n を閉じたまままでいて、1 回目の排気工程の時、圧縮し過ぎて回転の抵抗になる（ピストンが上昇してシリンダーの中の気圧が 1 以上になり、クランク・シャフトを回転させる事の抵抗になること。）時に、弁 n を開き、上死点で閉じる。

【発明の効果】

【0009】

本発明の、エンジン k の弁 r を、圧縮工程の時に開け過ぎた時に、膨張工程の時、膨張し過ぎて回転の抵抗になる時に、弁 n を開き、1 回目の排気工程に入ってから、上死点で閉じる事に因り、膨張工程の時の弁 t を無くせ、特に、4 サイクルガソリンエンジンの場合は、バルブの種類の減少に因り、バルブの燃焼室に対しての、平均専有面積の増加、それに因り、平均有効効率の向上が計れる。

【0010】

また、4 サイクルガソリンエンジンの場合は、バルブの種類の減少に因り、バルブの駆

10

20

30

40

50

動の方法が、簡素化できる。

【0011】

また、エンジンkの弁rを、圧縮工程の時に開け過ぎた時に、膨張工程の時、膨張し過ぎて回転の抵抗になっても、弁nを閉じたままでいて、1回目の排気工程の時、圧縮し過ぎて回転の抵抗になる時に、弁nを開き、上死点で閉じる事に因り、膨張工程の時の弁tを無くせ、特に、4サイクルガソリンエンジンの場合は、バルブの種類の減少に因り、バルブの燃焼室に対しての、平均専有面積の増加、それに因り、各弁の、平均有効効率の向上が計れる。

【0012】

そして、4サイクルガソリンエンジンの場合は、バルブの種類の減少に因り、バルブの駆動の方法が、簡素化できる。 10

【0013】

また、膨張工程の時、膨張し過ぎて、気圧が1以下になり、回転の抵抗になっても、弁nを閉じたままでいて、1回目の排気工程の時、圧縮し過ぎて、気圧が1以上になり、回転の抵抗になる時に、弁nを開くと言う事は、膨張工程の時の気圧が1以下の1の時から、1回目の排気工程の時の気圧が1以上の1の時に戻ると言う事で、理論上、エネルギー的、力学的に0になり、エネルギーの有効活用、そして、省エネルギー、さらに、省資源にもつながる。

【発明を実施する為の最良の形態】

【0014】

エンジンkの弁rを、圧縮工程で開け過ぎた時の、膨張工程、1回目の排気工程の時の、弁nの対応を示す為に、エンジンkの、弁lと弁nと弁pと弁rを用いた、4サイクルガソリンエンジンの、横断面図と、工程を示す為の、縦断面図を描いた。 20

【実施例1】

【0015】

図1に示される実施例では、エンジンkの4サイクルガソリンエンジンの、弁lと、弁nと、弁pと、弁rと、プラグの配置を示した、横断面図である(図1に示される弁nは、弁rを、圧縮工程の時に開け過ぎた時の対応として、膨張工程の時、膨張し過ぎて回転の抵抗になる時に開き、1回目の排気工程に入ってから、上死点で閉じる弁であり、以後、この弁を、弁dとし、エンジンkの4サイクルガソリンエンジンに弁dを用いたエンジンeとする。)。 30

【0016】

図2から図8に示される実施例では、図1を縦に区切って横から見たと仮定した、エンジンeの工程を示す、断面A-Aの方向から見たと仮定した、縦断面図であり、図2から図8は、

図2 吸気工程完了直前

弁lは開き、弁dは閉じ、弁pは開き、弁rが閉じている(図2に示される、弁lと弁pは、上死点で開き下死点で閉じる弁であり、閉じる直前の図である。)。 40

図3 圧縮工程中間

弁lと弁dと弁pは閉じ、弁rは、下死点から上死点迄の行程の、約4/5程、ピストンが上昇した時に閉じる(図3に示される弁rは、閉じる直前の図である。)。 40

図4 圧縮工程完了直前(点火)

弁lと弁dと弁pと弁rは、閉じている。

図5 膨張工程中間(シリンダーの中の気圧が1になる時。)

弁lは閉じ、弁dは、上死点から下死点迄の行程の、約2/3程、ピストンが下降した時に開き、弁pと弁rは閉じている(図5に示される弁dは、開いた直後の図である。)。 50

図6 膨張工程完了直前

弁lは閉じ、弁dは開き、弁pと弁rは閉じている。

図7 排気工程中間

弁 1 は閉じ、弁 d は開き、弁 p と弁 r は閉じている。

図 8 排気工程完了直前

弁 1 は閉じ、弁 d は開き、弁 p と弁 r は閉じている（図 8 に示される弁 d は、閉じる直前の図である。）。

を示す図である。

【 0 0 1 7 】

図 9 に示される実施例では、エンジン k の 4 サイクルガソリンエンジンの、弁 1 と、弁 n と、弁 p と、弁 r と、プラグの配置を示した、横断面図である（図 9 に示される弁 n は、弁 r を、圧縮工程の時に開け過ぎた時の対応として、膨張工程の時、膨張し過ぎて回転の抵抗になっても閉じたままでいて、1 回目の排気工程の時、圧縮し過ぎて回転の抵抗になる時に開き、上死点で閉じる弁であり、以後、この弁を、弁 f とし、エンジン k の 4 サイクルガソリンエンジンに弁 f を用いたエンジンを、エンジン g 、とする。）。

10

【 0 0 1 8 】

図 10 から図 16 に示される実施例では、図 9 を縦に区切って横から見たと仮定した、エンジン g の工程を示す、断面 B - B の方向から見たと仮定した、縦断面図であり、図 10 から図 16 は、

図 10 吸気工程完了直前

弁 1 は開き、弁 f は閉じ、弁 p は開き、弁 r は閉じている（図 10 に示される、弁 1 と弁 p は、上死点で開き下死点で閉じる弁であり、閉じる直前の図である。）。

図 11 圧縮工程中間

弁 1 と弁 f と弁 p は閉じ、弁 r は、下死点から上死点迄の行程の、約 4 / 5 程、ピストンが上昇した時に閉じる（図 11 に示される弁 r は、閉じる直前の図である。）。

20

図 12 圧縮工程完了直前（点火）

弁 1 と弁 f と弁 p と弁 r は、閉じている。

図 13 膨張工程中間（シリンダーの中の気圧が 1 になる時。）

弁 1 と弁 f と弁 p と弁 r は、閉じている。

図 14 膨張工程完了直前

弁 1 と弁 f と弁 p と弁 r は、閉じている。

図 15 排気工程中間（シリンダーの中の気圧が 1 になる時。）

弁 1 は閉じ、弁 f は、下死点から上死点迄の行程の、約 1 / 3 程、ピストンが上昇した時に開き、弁 p と弁 r は閉じている（図 15 に示される弁 f は、開いた直後の図である。）。

30

図 16 排気工程完了直前

弁 1 は閉じ、弁 f は開き、弁 p と弁 r は閉じている（図 16 に示される弁 f は、閉じる直前の図である。）。

を示す図である。

【 0 0 1 9 】

そして、図 2 から図 8 と、図 10 から図 16 の工程の図に示される各弁の、バルブ・タイミングは含まれていない。

【 0 0 2 1 】

それは、各工程を分り易くする為である。

40

【 0 0 2 2 】

また、バルブ・タイミングは、圧縮比、爆発回転数、さらに、エンジンの使用目的に因っても違うので、図 2 から図 8 と、図 10 から図 16 の工程の図に示される各弁には、含まれていない。

【 0 0 2 3 】

また、図 5 と図 13 と図 15 にある、（シリンダーの中の気圧が 1 になる時。）の中の、時、と断定したが、これも、又、圧縮比、爆発回転数、エンジンの爆発回転数の上昇時、下降時、エンジン温度、エンジンの使用目的、さらに、バルブ・タイミングなどで違う。

50

## 【0024】

しかし、ここでは、エンジン e とエンジン g の、爆発回転数などの条件が、何一つ変わらない時の、一例を描いたものである。

## 【0025】

また、エンジン k の 6 サイクルガソリンエンジンの、弁の配置を示した、横断面図、工程を示した、縦断面図も描かれていないが、弁 r を、圧縮工程の時に開け過ぎた時の、弁 n の対応は同一なので、ここでは省く。

## 【0026】

また、エンジン k の 6 サイクルガソリンエンジンの、弁の配置を示す横断面図、工程を示す縦断面図には、2 回目の吸気工程（空気の吸気工程）の為に、弁 t、を設けて用いる必要があるが、弁 r を、圧縮工程の時に開け過ぎた時の、弁 n の対応は同一なので、ここでは省く。 10

## 【0027】

また、エンジン k の 6 サイクルガソリンエンジンでは、弁の種類の減少がないので、ここでは省く。

## 【産業の利用分野】

## 【0028】

本発明は、〔4 サイクルガソリンエンジン、6 サイクルガソリンエンジンにピストンバルブ、ロータリーバルブを使用した時の、吸気工程で開き、圧縮工程に入ってから閉じる、弁、気口の対策（平成 7 年特許願第 3 4 9 9 2 1 号）。〕の、請求項 1 記載の中の、圧縮工程の時、下死点で開き上死点の手前の間で閉じる弁、を、圧縮工程の時に開け過ぎた時の、膨張工程、1 回目の排気工程の時の、弁 n の対応に応用できる。 20

## 【0029】

また、ロータリーバルブを用いたエンジン a では、弁 b を気口 c に、弁 d を気口 e に、弁 f を気口 g に、弁 h を気口 i に変え、そのエンジン a に対策 j を施したエンジン k では、弁 l を気口 m に、弁 n を気口 o に、弁 p を気口 q に、弁 r を気口 s に、弁 t を気口 u に変えれば、この作用は応用できる。

## 【0030】

また、その時は、エンジン a の空間 v を、エンジン k の空間 y に変え、通路 w を、通路 z と通路 b に、通路 x を、通路 a と通路 c に変える必要がある。 30

## 【0031】

また、弁 n の作用は、〔筒内噴射ガソリンエンジンの、本当に圧縮する工程よりも膨張する工程の方を、ストロークで言うならば長くとる方法（平 8 年特許願第 9 7 2 6 1 号）。〕と、〔4 サイクルディーゼルエンジンの、本当に圧縮する工程よりも膨張する工程の方を、ストロークで言うならば長く取る方法（平成 8 年特許願第 2 3 5 7 0 2 号）。〕と、〔4 サイクルガソリンエンジンの、本当に圧縮する工程よりも膨張する工程の方を、ストロークで言うならば長くとる方法（平成 8 年特許願第 2 7 2 7 9 4 号）。〕と、〔4 サイクルエンジン、6 サイクルエンジンに、ピストンバルブ、ロータリーバルブを使用した時の、圧縮工程の時、本当に圧縮する工程よりも、膨張工程の時、本当に膨張する工程の方を、ストロークで言うならば長くとる方法（平成 8 年特許願第 3 6 0 0 5 0 号）。〕などにも、応用できる（ここで言う、弁 n、とは、弁 d と弁 f の事である。）。 40

## 【0032】

また、弁 n の作用は、〔4 サイクルエンジン、6 サイクルエンジンに、ピストンバルブ、ロータリーバルブを使用した時の、混合気、又は、空気を、本当に圧縮する工程よりも、膨張する工程の方を、ストロークで言うならば長くとるエンジンと、該エンジンに対しての補助装置（平成 8 年特許願第 1 2 8 8 9 7 号）。〕にも、応用できる。

## 【0033】

さらに、弁 n の作用は、〔筒内噴射 4 サイクルガソリンエンジンの、圧縮工程の時、本当に圧縮する工程よりも、膨張工程の時、本当に膨張する工程の方を、ピストンのストロークで言うならば長く取る方法と、長く取り過ぎた時の対策（平成 9 年特許願第 3 4 1 8 50

55号)。〕と、〔4サイクルエンジンの、本当に圧縮比よりも本当の膨張比の方を大きく取る方法(平成9年特許願第369684号)。〕と、〔4サイクルエンジン、6サイクルエンジン、8サイクルエンジン、10サイクル以上のエンジンに、ピストンバルブ、ロータリーバルブを使用した時の、本当の圧縮比よりも本当の膨張比の方を大きく取る方法(平成9年特許願第370507号)。〕などにも、応用できる。

#### 【0034】

そして、弁nの作用は、〔4サイクルガソリンエンジンの、本当の圧縮比よりも本当の膨張比の方を大きくする機関(平成10年特許願第173793号)。〕と、〔筒内噴射4サイクルガソリンエンジンにロータリーバルブを使用した時の、本当の圧縮比よりも本当の膨張比の方を大きくする方法(平成10年特許願第214703号)。〕などにも、

10

#### 【0035】

さらに、弁nの作用は、〔4サイクルガソリンエンジンにピストンバルブを使用した時の、混合気の吸気弁と排気弁が同時に開いている、オーバー・ラップ時の対策と、圧縮工程の時、本当に圧縮する工程よりも、膨張工程の時、本当に膨張する工程の方を、ピストンのストロークで言うならば長く取る方法と、長く取り過ぎた時の対策と、混合気の吸気弁と排気弁が同時に開いている、オーバー・ラップ時の対策への弁と、膨張工程の時、ピストンのストロークで言うならば長く取り過ぎた時の対策への弁への、補助装置(平成11年特許願第376190号)。〕にも、応用できる。

#### 【図面の簡単な説明】

20

#### 【0036】

【図1】エンジンkの4サイクルガソリンエンジンの、弁lと、弁n(弁d)と、弁pと、弁rと、プラグの配置を示した、横断面図である(エンジンe)。

【図2】エンジンeの工程を示す、縦断面図である(吸気工程完了直前)。

【図3】エンジンeの工程を示す、縦断面図である(圧縮工程中間)。

【図4】エンジンeの工程を示す、縦断面図である〔圧縮工程完了直前(点火)〕。

【図5】エンジンeの工程を示す、縦断面図である〔膨張工程中間(シリンダーの中の気圧が1になる時。)〕。

【図6】エンジンeの工程を示す、縦断面図である(膨張工程完了直前)。

【図7】エンジンeの工程を示す、縦断面図である(排気工程中間)。

30

【図8】エンジンeの工程を示す、縦断面図である(排気工程完了直前)。

【図9】エンジンkの4サイクルガソリンエンジンの、弁lと、弁n(弁f)と、弁pと、弁rと、プラグの配置を示した、横断面図である(エンジンg)。

【図10】エンジンgの工程を示す、縦断面図である(吸気工程完了直前)。

【図11】エンジンgの工程を示す、縦断面図である(圧縮工程中間)。

【図12】エンジンgの工程を示す、縦断面図である〔圧縮工程完了直前(点火)〕。

【図13】エンジンgの工程を示す、縦断面図である〔膨張工程中間(シリンダーの中の気圧が1になる時。)〕。

【図14】エンジンgの工程を示す、縦断面図である(膨張工程完了直前)。

【図15】エンジンgの工程を示す、縦断面図である〔排気工程中間(シリンダーの中の気圧が1になる時。)〕。

40

【図16】エンジンgの工程を示す、縦断面図である(排気工程完了直前)。

#### 【符号の説明】

#### 【0037】

1 エンジンeの、混合気専用の吸気弁(弁l)。

2 エンジンeの、排気弁〔弁n(弁d)〕。

3 エンジンeの、吸気工程の時、上死点で開き下死点で閉じる弁(弁p)。

4 エンジンeの、圧縮工程の時、下死点で開き上死点の手前の間で閉じる弁(弁r)。

5 プラグ。

50

- 6 気化器。
- 7 吸気管。
- 8 排気管。
- 9 エンジン e の、何も無い空間〔混合気が一時停滞する所（空間 y）。〕。
- 10 空間 y から弁 p への通路（通路 z）。
- 11 弁 r から空間 y への通路（通路 b）。
- 12 エンジン e の、弁 l と弁 p。
- 13 エンジン e の、弁 d と弁 r。
- 14 ピストン。
- 15 上死点。 10
- 16 下死点。
- 17 上死点から下死点までの行程。
- 18 エンジン g の、混合気専用の吸気弁（弁 l）。
- 19 エンジン g の、排気弁〔弁 n（弁 f）〕。
- 20 エンジン g の、吸気工程の時、上死点で開き下死点で閉じる弁（弁 p）。
- 21 エンジン g の、圧縮工程の時、下死点で開き上死点の手前の間で閉じる弁（弁 r）。
- 22 エンジン g の何も無い空間〔混合気が一時停滞する所（空間 y）。〕。
- 23 エンジン g の、弁 l と弁 p
- 24 エンジン g の、弁 f と弁 r 20
- エンジン a 吸気工程で開き、圧縮工程に入ってから閉じる弁、気口を持ったエンジン。
- 弁 b エンジン a の、混合気専用の吸気弁。
- 気口 c エンジン a の、混合気専用の吸気口。
- 弁 d エンジン a の、排気弁。
- 気口 e エンジン a の、排気口。
- 弁 f エンジン a の 吸気工程で開き、圧縮工程に入ってから閉じる弁。
- 気口 g エンジン a の、吸気工程で開き、圧縮工程に入ってから閉じる気口。
- 。 30
- 弁 h エンジン a の、空気専用の吸気弁〔圧縮工程の時、弁 f を開け過ぎた時の対策として、膨張工程の時、膨張し過ぎて回転の抵抗になる前に開き、下死点で閉じる弁と、6 サイクルガソリンエンジンの場合は、2 回目の吸気工程（空気の吸気工程）の時の弁を兼ねた弁。〕。
- 気口 i エンジン a の、空気専用の吸気口〔圧縮工程の時、気口 g を開け過ぎた時の対策として、膨張工程の時、膨張し過ぎて回転の抵抗になる前に開き、下死点で閉じる気口と、6 サイクルガソリンエンジンの場合は、2 回目の吸気工程（空気の吸気工程）の時の気口を兼ねた気口（空気専用の吸気口と、2 回目の吸気工程の時の気口を兼ねた気口、と言うのは、同じロータリーバルブの気口を用いるのではなく、空気専用の吸気口のあるロータリーバルブに、新しく、2 回目の吸気工程の時の気口を設ける事である。）。〕。 40
- 対策 j 4 サイクルガソリンエンジン、6 サイクルガソリンエンジンに、ピストンバルブ、ロータリーバルブを使用した時の、吸気工程で開き、圧縮工程に入ってから閉じる、弁、気口の対策（平成 7 年特許願第 3 4 9 9 2 1 号）。
- エンジン k エンジン a に対策 j を施したエンジン。
- 弁 l エンジン k の、混合気専用の吸気弁。
- 気口 m エンジン k の、混合気専用の吸気口。
- 弁 n エンジン k の、排気弁。
- 気口 o エンジン k の、排気口。
- 弁 p エンジン k の、吸気工程の時、上死点で開き下死点で閉じる弁。
- 気口 q エンジン k の、吸気工程の時、上死点で開き下死点で閉じる気口。 50



弁 r エンジン k の、圧縮工程の時、下死点で開き上死点の手前の間で閉じる弁。

気口 s エンジン k の、圧縮工程の時、下死点で開き上死点の手前の間で閉じる気口。

弁 t エンジン k の、空気専用の吸気弁〔圧縮工程の時、弁 r を開け過ぎた時の対策として、膨張工程の時、膨張し過ぎて回転の抵抗になる前に開き、下死点で閉じる弁と、6 サイクルガソリンエンジンの場合は、2 回目の吸気工程（空気の吸気工程）の時の弁を兼ねた弁。〕。

気口 u エンジン k の、空気専用の吸気口〔圧縮工程の時、気口 s を開け過ぎた時の対策として、膨張工程の時、膨張し過ぎて回転の抵抗になる前に開き、下死点で閉じる気口と、6 サイクルガソリンエンジンの場合は、2 回目の吸気工程（空気の吸気工程）の時の気口を兼ねた気口（空気専用の吸気口と、2 回目の吸気工程の時の気口を兼ねた気口、と言うのは、同じロータリーバルブの気口を用いるのではなく、空気専用の吸気口のあるロータリーバルブに、新しく、2 回目の吸気工程の時の気口を設ける事である。）。〕。

空間 v エンジン a の何も無い空間（混合気が一時停滞する所。）。 10

通路 w 空間 v から弁 f への通路 { 管〔弁 f から空間 v への通路（管）。〕 }。

通路 x 空間 v から気口 g への通路 { 管〔気口 g から空間 v への通路（管）。〕 }。 20

空間 y エンジン k の何も無い空間（混合気が一時停滞する所。）。 30

通路 z 空間 y から弁 p への通路

通路 a 空間 y から気口 q への通路

通路 b 弁 r から空間 y への通路

通路 c 気口 s から空間 y への通路

弁 d エンジン k の弁 r を、圧縮工程の時に開け過ぎた時の対応として、膨張工程の時、膨張し過ぎて回転の抵抗になる時に開き、1 回目の排気工程に入ってから、上死点で閉じる弁（弁 n）。

エンジン e エンジン k の 4 サイクルガソリンエンジンに弁 d を用いたエンジン。 30

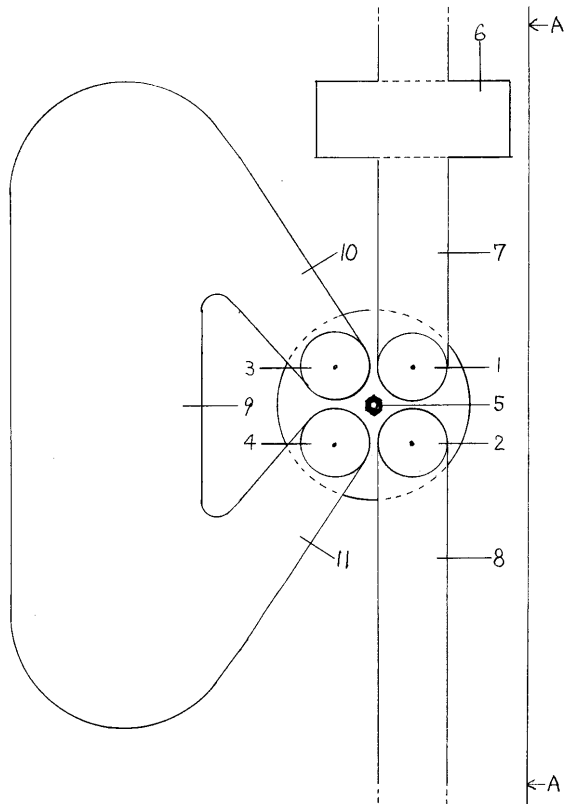
弁 f エンジン k の弁 r を、圧縮工程の時に開け過ぎた時の対応として、膨張工程の時、膨張し過ぎて回転の抵抗になっても閉じたままでいて、1 回目の排気工程の時、圧縮し過ぎて回転の抵抗になる時に開き、上死点で閉じる弁（弁 n）。

エンジン g エンジン k の 4 サイクルガソリンエンジンに弁 f を用いたエンジン。

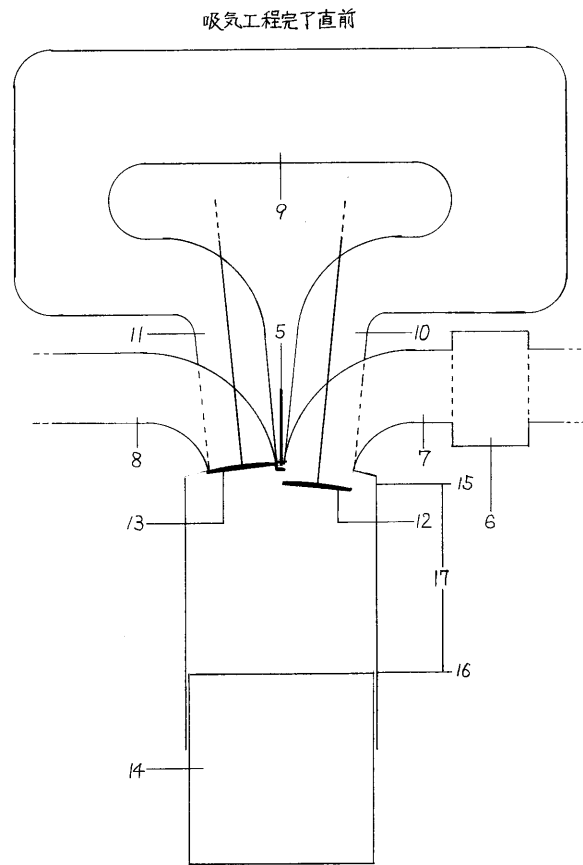
A - A 断面

B - B 断面

【図 1】

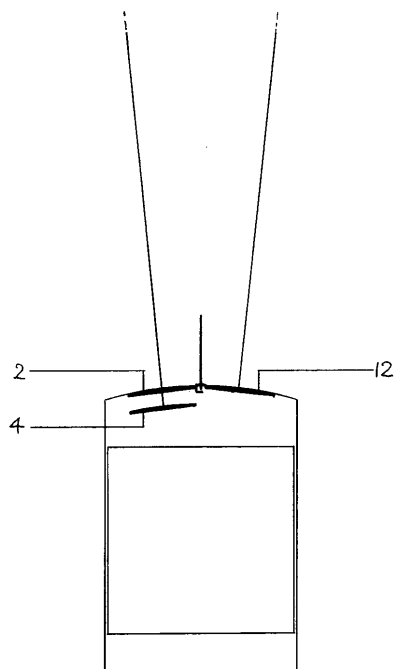


【図 2】



【図 3】

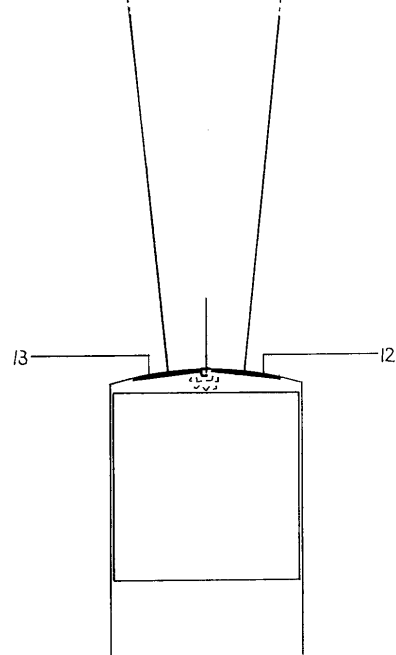
圧縮工程中間



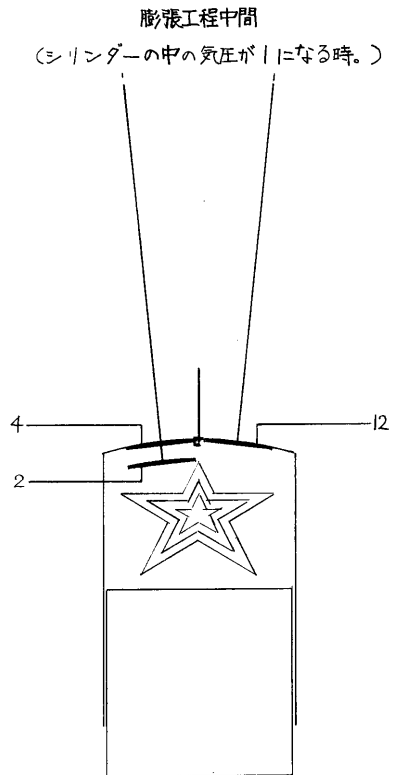
【図 4】

圧縮工程完了直前

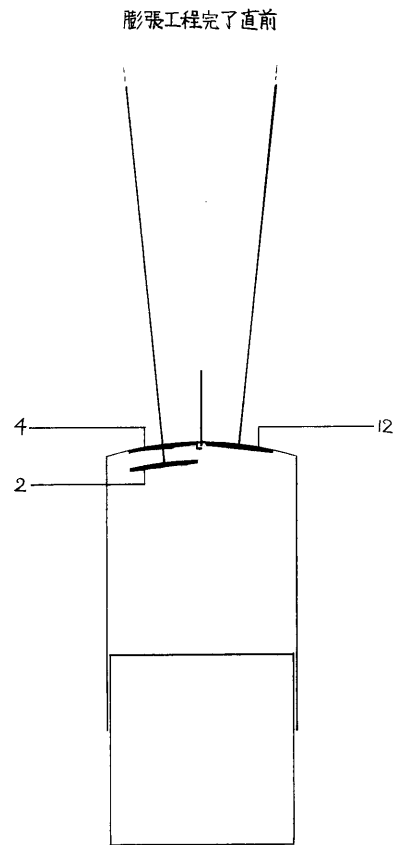
(点火)



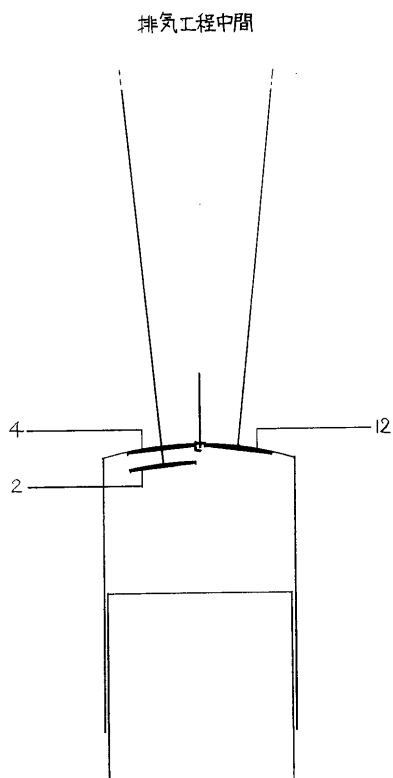
【図 5】



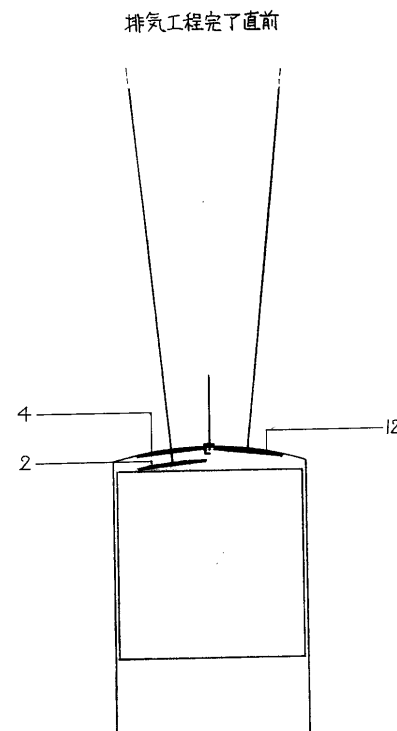
【図 6】



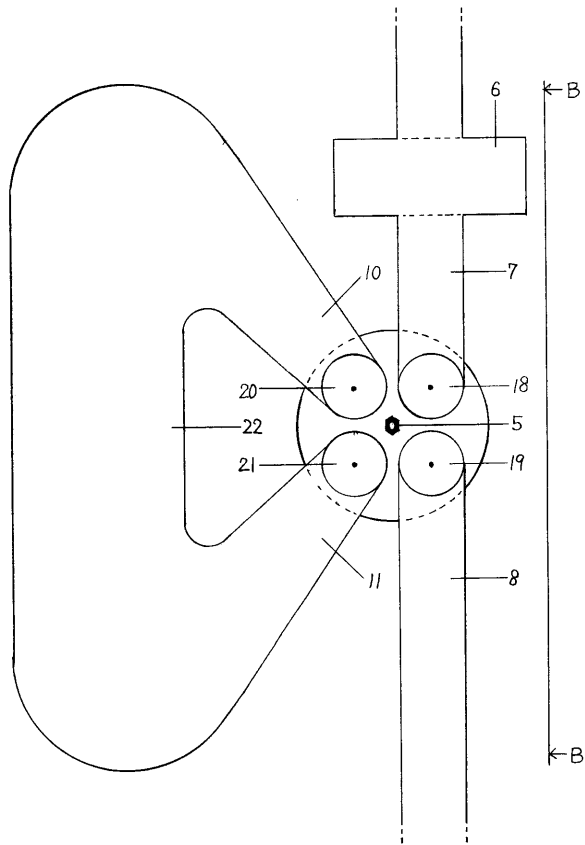
【図 7】



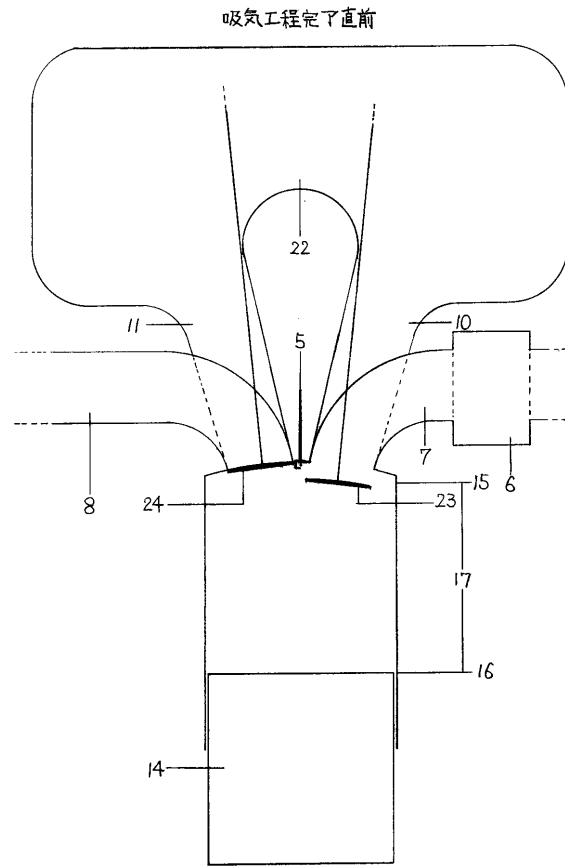
【図 8】



【図 9】

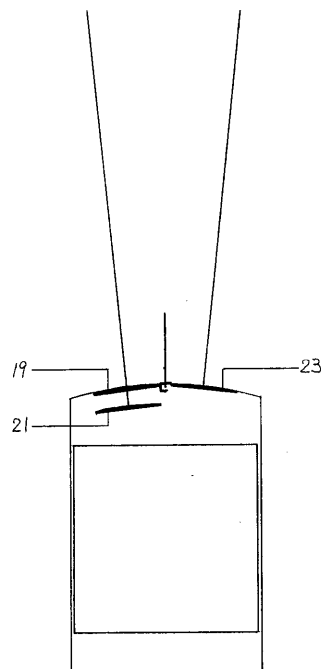


【図 10】

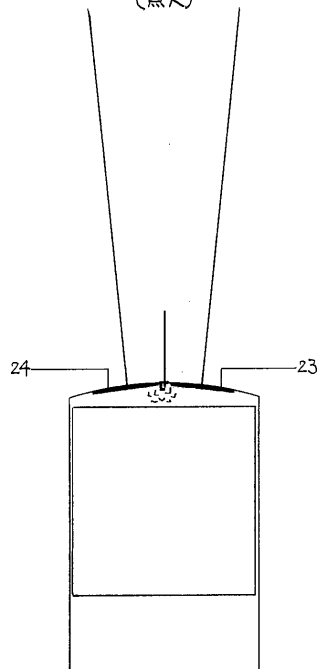


【図 11】

圧縮工程中間

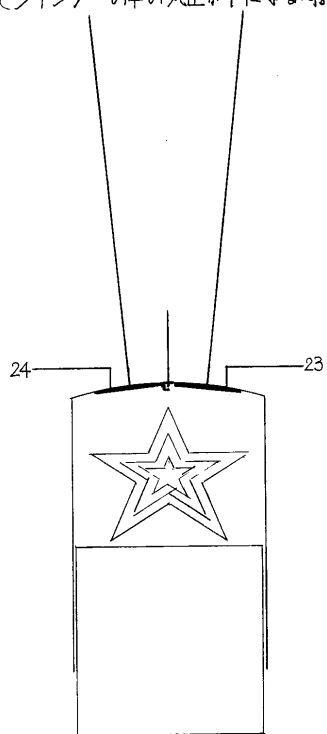


【図 12】

圧縮工程完了直前  
(点火)

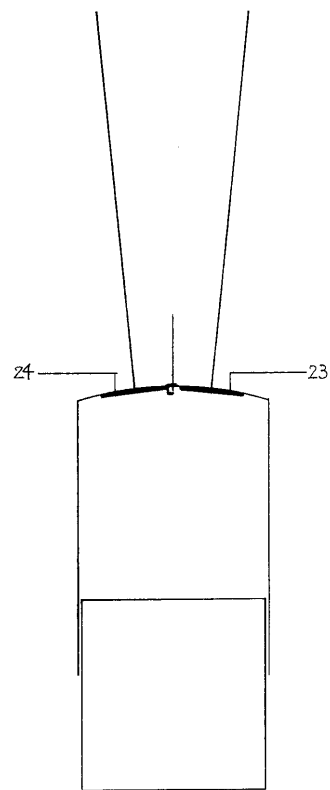
【図 1 3】

膨張工程中間  
(シリンダーの中の気圧が1になる時。)



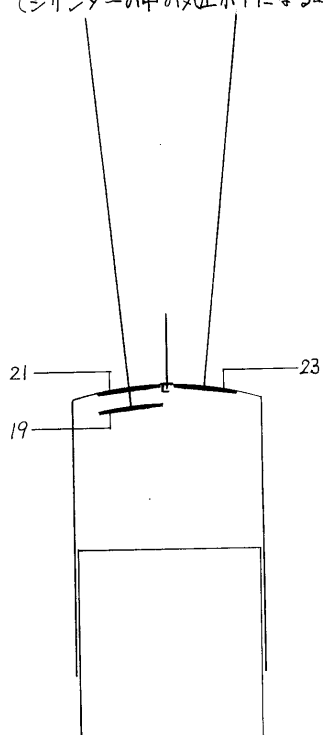
【図 1 4】

膨張工程完了直前



【図 1 5】

排気工程中間  
(シリンダーの中の気圧が1になる時。)



【図 1 6】

排気工程完了直前

