

5 września 1931 r.

HOŁE 13/36

4

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 13913.

Kl. 46 c³ 57.

46k, 33/36

Fabryka Śrub Toczonych Jakób Wagner
(Warszawa, Polska).

Świeca zapłonowa do silników lotniczych.

Zgłoszono 7 grudnia 1928 r.

Udzielono 9 czerwca 1931 r.

Jak wiadomo trudność w budowie świec zapłonowych do silników lotniczych polega na tem, że nie można w nich stosować izolacji porcelanowej, jak w świecach do silników samochodowych, a poza tem wszystkie części składowe lotniczych świec zapłonowych muszą być doskonale zabezpieczone przeciwko rozluźnianiu się wskutek wstrząśnięć silnika. W stosowanych dotychczas lotniczych świecach zapłonowych przeprowadzony przez środek świecy trzpień kontaktowy, utrzymujący środkową elektrodę, wykonany jest przeważnie w kształcie walca, wskutek czego pod wpływem wysokiego ciśnienia w silniku trzpień ten wraz z elektrodą zostaje z czasem wysuwany w kierunku nazewnątrz, co powoduje obluźnienie izolacji, a nawet

wyrwanie wspomnianego trzpienia wraz z elektrodą z kadłuba świecy. Również niepraktyczny jest dotychczasowy sposób umocowywania elektrody wewnętrznej w trzpieniu kontaktowym, polegający na wbiciu elektrody w wywiercony otwór, gdyż tak umocowana elektroda może wypaść i spowodować uszkodzenie silnika.

Wady powyższe usuwa świeca zapłonowa, wykonana według niniejszego wynalazku i przedstawiona na rysunku w przekroju podłużnym wzdłuż osi świecy.

Pierścień 1 posiada stożkowy otwór, w którym umieszczony jest również stożkowy trzpień kontaktowy 2, pokryty wzdłuż całej swej długości izolacją 3, złożoną z warstw miki, owiniętej wokoło wspomnianego trzpienia. Celem zabezpieczenia od

zniszczenia izolacji pomiędzy końcem trzpienia kontaktowego 2 a kadłubem 4 zewnętrznej elektrody 4, koniec trzpienia kontaktowego przy wewnętrznej elektrodzie 5 izolowany jest dodatkowo zapomocą szeregu ułożonych jeden na drugim pierścieni 6 z miki, dociśniętych zapomocą podkładki 7, która z kolei zamocowana jest zapomocą wydrążonej śruby 8, wkręconej w nagwintowany otwór końca trzpienia kontaktowego 2. Wewnętrzna elektroda 5 umocowana jest w trzpieniu 2 w ten sposób, że jej zgrubiony dolny koniec po włożeniu do otworu w trzpieniu jest dociśnięty do dna tego otworu zapomocą wydrążonej śruby 8. Wystający nazewnątrz koniec trzpienia 2 izolowany jest również pierścieniami 10 z miki, zamocowanymi zapomocą nakrętek 11 i 12, nakręconych na nagwintowany z zewnątrz koniec środkowego trzpienia, przyczem górna nakrętka 12 zaopatrzona jest u góry w odpowiedni rowek do zakładania kabla. Kadłub 4, podkładka 13 oraz pierścień 1 połączone są ze sobą zapomocą nagwintowanej z zewnątrz tulei 9.

Zastrzeżenia patentowe

1. Świeca zapłonowa do silników lotniczych, znamienna tem, że na izolację mikkową (3) końca środkowego trzpienia kontaktowego (2) nałożony jest szereg pierścieni (6) z miki w celu uszczelnienia wewnętrznej elektrody.

2. Świeca według zastrz. 1, znamienna tem, że pierścień (6) z miki na końcu trzpienia kontaktowego dociśnięte są zapomocą podkładki (7), która z kolei zamocowana jest zapomocą kołnierza wydrążonej śruby (8), wkręconej w nagwintowany otwór końca trzpienia (2).

3. Świeca według zastrz. 1, znamienna tem, że wewnętrzna elektroda (5) posiada na jednym końcu zgrubienie, wpuszczone w otwór trzpienia kontaktowego (2) i dociskane do dna tego otworu zapomocą wydrążonej śruby (8).

Fabryka Śrub Toczonych
Jakób Wagner.
Zastępca: K. Czempiński,
rzecznik patentowy.

