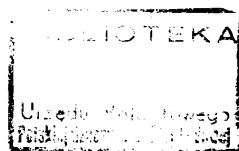


5 lipca 1932 r.

FO2m 17/38

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 16174.

Kl. 46^{c2} 45.

46c, 17/38

Ford Motor Company Limited
(Londyn, Wielka Brytania).

Przyrząd nastawczy do gaźnika.

Zgłoszono 11 sierpnia 1930 r.

Udzielono 4 kwietnia 1932 r.

Pierwszeństwo: 28 sierpnia 1929 r. (Stany Zjednoczone Ameryki).

Wynalazek niniejszy dotyczy przyrządu nastawczego do regulowania pracy paliwowego zaworu iglicowego, przepustnicy przewodu ssawczego oraz ruchów drążka nastawczego, sprzężonego z zaworem iglicowym w ten sposób, że obrót tego drążka przestawia iglicę paliwowego zaworu iglicowego, postępowo-zwrotny zaś ruch drążka powoduje przestawienie przepustnicy.

Wzmiankowany powyżej drążek nastawczy składa się z kilku połączonych ze sobą części.

Według jednej z odmian wykonania wynalazku drążek ten składa się z dwu części, utrzymywanych normalnie w połączeniu zapomocą tulejki, obejmującej zamek łączący te części ze sobą, przyczem

tulejka ta może się przesuwąć w ten sposób, że przy pewnym jej położeniu zostaje obnażony zamek, co ułatwia odłączania od siebie poszczególnych części drążka.

Na rysunku przedstawiono przykład wykonania wynalazku. Fig. 1 przedstawia schematycznie przekrój pionowy przez gaźnik, przystosowany do przyrządu nastawczego, stanowiącego przedmiot niniejszego wynalazku, fig. 2 — taki sam przekrój pionowy przez ten gaźnik w wykonaniu konstrukcyjnym, fig. 3 — widok z boku na przyrząd nastawczy zastosowany do gaźnika w wykonaniu według fig. 1 i 2, a fig. 4 — przekrój przez przyrząd nastawczy wzdłuż linii 5 — 5 na fig. 3.

Liczba 10 (fig. 3) oznacza odlew, stano-

2
wiący górną część gaźnika, a liczba 11 — odlew, stanowiący dolną jego część.

• Powietrze doprowadzane do gaźnika i przeznaczone do mieszania z parującym paliwem dopływa poziomym kanałem 31, (fig. 1 i 2), a następnie zmienia kierunek i płynie do góry poprzez dyszę powietrzną 32, skąd dostaje się do pionowego kanału mieszalnego. Do kanału 31 powietrze dopływa przewodem 38 (fig. 3), w który może być włączony np. przyrząd do oczyszczania powietrza lub przyrząd do podgrzewania świeżego powietrza zapomocą ciepła spalin wylotowych. Doprowadzający powietrze kanał 31 wyposażony jest w przepustnicę 39, osadzoną na osi 40, przepuszczonej przez kanał 31 i osadzonej obrotowo w ściankach tego kanału, co umożliwia dławienie przekroju kanału, w celu powiększenia ssącego działania powietrza, przepływającego obok wylotu dysz paliwowych.

Zawór iglicowy 68 osadzony jest w bocznej części odlewu 11. W dolnej części 73 korpusu wywiercona jest stosunkowo duża studzienka 74 (fig. 4), zamknięta u góry szczelnym korkiem gwintowym 75, 76. Iglica 68, przepuszczona przez środkowy otwór tego korka, zaopatrzona jest w gwint 77, co umożliwia tak ustawiać ją względem korka, aby ostrze iglicy odsłaniało lub zamykało prześwit kanału 66, którym dopływa paliwo. Tulejka 78 wykonana jest jednolicie z korkiem gwintowym 75 i wystaje nazewnątrz tego korka. Drugi koniec iglicy 68 posiada sięgającą w głąb tulei 78 prowadnicę 79 o półokrągłym przekroju (fig. 4).

Drażek 80 (fig. 3), który służy do rozrządu przepustnicy i gaźnika, połączony jest z iglicą 68 oraz z uruchamiającą przepustnicę osią 40 zapomocą przyrządu, składającego się z drążka 81 o półokrągłym przekroju w dolnej części i o średnicy odpowiadającej średnicy tulei 78 w miejscu, gdzie ta część drążka współpracuje z pro-

wadnicą 79 iglicy 68, przyczem obie te części wypełniają całkowicie wnętrze tulejki. Obrót drążka 81 wywołuje zatem obrót iglicy 68, natomiast osiowe przesuw tego drążka w tulejce 78 pozostają bez wpływu na położenie iglicy 68. Na drążku 81 umocowana jest np. przetyczka 83, tulejka 82, obejmująca również tulejkę 78, z zewnątrz której tulejka 82 może się swobodnie przesuwac, jak również i obracać.

Dolny koniec tulejki 82 zaopatrzony jest w dwa kołnierze, pomiędzy którymi znajduje się rowek 84. W tym rowku jest umieszczony czop 85 osadzony na jednym końcu ramienia 86, którego drugi koniec jest zamocowany zapomocą nakrętki 87 na osi 40 przepustnicy.

Jak wynika z powyższego opisu, obrót drążka 81 pociąga za sobą obrót i odpowiednie ustawienie iglicy 68 zaworu iglicowego, a ruchy drążka wzdłuż jego osi wywołują wahania ramienia 86, a tem samem uruchomienie przepustnicy 39, przyczem połączenie pomiędzy drążkiem 81 i iglicą 68 zaworu iglicowego pozostaje bez zmiany przy wszelkich położeniach tego drążka. Przylegające do siebie końce pośredniego drążka 81 oraz nastawczego drążka 80 połączone są ze sobą zapomocą odpowiedniego rozłącznego zamka (fig. 4).

Jak to zazwyczaj ma miejsce w podobnych urządzeniach, drążek 80 przechodzi przez ściankę 89 oraz tulejkę 90, osadzoną przesuwnie na drążkach 81 i 80, wskutek tego, dopóki zamek łączący te dwa drążki znajduje się wewnątrz tej tulejki, końce drążków nie mogą wykonywać względem siebie żadnych ruchów ani obrotowych, ani osiowych, przyczem tuleja zapobiega również bocznemu ruchowi drążków względem siebie.

Właściwe położenie tulejki 90, w którym drążki pozostają ze sobą w zazębieniu, zostaje uzyskane zapomocą sprężyny 91, osadzonej pomiędzy ścianką 89 i kołnierzem 92 wzmiankowanej tulejki. Sprężyna

ta spełnia podwójne zadanie: po pierwsze utrzymuje tulejkę 90 na właściwym miejscu, zabezpieczając połączenie drążków 81 i 80 ze sobą, powtórnie zaś usiłuje utrzymywać drążek nastawczy 80 w najniższym położeniu, które odpowiada położeniu przepustnicy 39 w stanie otwarcia.

Jak wynika z powyższego opisu, połączenie pomiędzy drążkami 80 oraz 81 jest bardzo proste i obie te części można łatwo ze sobą łączyć lub odłączać od siebie, np. w celu usunięcia gaźnika. Do rozłączenia tych drążków wystarczy odsunąć tulejkę 90 po ugięciu sprężyny 91, co pozwoli odchylić drążki 80 i 81 w kierunku bocznym od siebie. Po ponownym złożeniu tych drążków sprężyna 91 utrzymuje przepustnicę w stanie otwartym, dopóki drążek 80 zajmuje swe najniższe położenie.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Przyrząd nastawczy do gaźnika, w szczególności do regulowania pracy paliwowego zaworu iglicowego oraz przepustnicy przewodu ssawczego, w którym obrót drążka nastawczego skutecznia przestawianie iglicy zaworu paliwowego, postępowo-zwrotny zaś ruch drążka powoduje przestawienie przepustnicy, znamienny tem, że drążek nastawczy składa się z kilku oddzielnych, połączonych rozłącznie ze sobą części (80, 81).

2. Przyrząd według zastrz. 1, znamienny tem, że posiada luźno nasadzoną na drążku nastawczym (80, 81) tulejkę (90), która w stanie normalnym obejmuje zamek, łączący części (80, 81) drążka nastawczego ze sobą, przyczem po przesuwie tej tu-

lejki na pewną wysokość zostaje obnażony wzmiankowany zamek, umożliwiając rozłączenie drążka na oddzielne części (80, 81).

3. Przyrząd według zastrz. 1 lub 2, znamienny tem, że pomiędzy stałą ścianką (89) i tulejką (90) drążka nastawczego umieszczona jest sprężyna (91), której siła napięcia usiłuje utrzymywać tę tulejkę w normalnem położeniu, w którym ta ostatnia obejmuje zamek części (80, 81) drążka nastawczego oraz utrzymuje przepustnicę (39) przewodu ssawczego w stanie otwartym.

4. Przyrząd według zastrz. 1—3, znamienny tem, że koniec iglicy (68) zaworu iglicowego (68, 79) jest bezpośrednio połączony z drążkiem nastawczym.

5. Przyrząd według zastrz. 1—4, znamienny tem, że na końcu jednej części (81) drążka nastawczego (80, 81) jest osadzona nieruchomo druga tulejka (82), obejmująca wewnętrzną tulejkę (78), w której mieści się zamek, łączący drążek nastawczy z iglicą zaworu iglicowego (68, 79).

6. Przyrząd według zastrz. 5, znamienny tem, że osadzona nieruchomo na jednej części (81) drążka nastawczego tulejka (82) jest zaopatrzona w żłobek obwodowy (84), w którym podczas obrotów tulejki ślizga się umieszczony w nim krążek (85) lub podobny narząd zamocowany na końcu dźwigni (86), przeznaczonej do uruchomienia przepustnicy (39) przewodu ssawczego gaźnika.

Ford Motor Company Limited.

Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

