

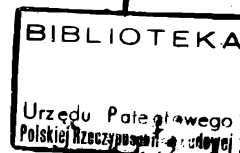
12 czerwca 1930 r.

2

URZĄD PATENTOWY



Foln 7/10



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 11827.

Kl. 46^c r.

14 k, 7/10

Fried. Krupp Germaniawerft Aktiengesellschaft
(Kiel-Gaarden, Niemcy).

Przewód wylotowy wielocylindrowych dwusuwowych silników spalinowych.

Zgłoszono 12 października 1928 r.

Udzielono 24 marca 1930 r.

Pierwszeństwo: 24 listopada 1927 r. (Niemcy).

Wynalazek dotyczy przewodu wylotowego wielocylindrowych dwusuwowych silników spalinowych, w których dzięki oddziaływaniu powstających przy uchodzeniu z silnika spalin uderzeń na wspólny przewód wylotowy znacznie się pogarsza przebieg usuwania spalin z cylindrów, jeżeli zapłon w dwóch cylindrach następuje jednocześnie, albo jeżeli zapłon jednego cylindra następuje tuż wślad za zapłonem drugiego cylindra. W celu zapobieżenia tego rodzaju ujemnym wpływom na przebieg usuwania spalin z cylindrów stosowano już środki ochronne rozmaitego rodzaju; np. w miejscu połączenia przewodu ze wspólnym przewodem wylotowym wbudowywano

ścianki kierownicze albo szeregi łopatek, które prowadzić miały spaliny w kierunku prądu przewodu wylotowego. Również znane jest zmniejszenie skutków uderzeń uchodzących spalin przez umieszczenie pod ostrym kątem w przewodzie wylotowym miejsc połączenia przewodów wylotowych. Układy powyższe, jak zaznaczono, zmniejszają jedynie ujemne skutki uderzeń powstających przy usuwaniu spalin, lecz nie usuwają ich całkowicie.

Wynalazek, w przeciwieństwie do powyższych środków, usuwa całkowicie tego rodzaju szkodliwe oddziaływanie uderzeń powstających przy usuwaniu spalin w przewodzie wylotowym. Osiąga się to w ten

sposób, iż przewód wylotowy silnika podzielony jest przynajmniej jedną ścianką podziałową, osadzoną we wspólnym przewodzie wylotowym w kierunku prądu, i że do jednego z powstałych w ten sposób przewodów częściowych przyłączone są jedynie te cylindry, z których wyloty spalin, odbywające się w różnych okresach czasu, nie zakłócają jeden drugiego.

Na rysunku uwidoczniiono przykład wykonania wynalazku w dwóch wykonaniach. Od wspólnego przewodu wylotowego część *A* (fig. 1) oddzielona jest od części *B* za pomocą ścianki podziałowej *C*, tak, iż spaliny płynące przewodami a^1 , a^2 i a^3 oddzielone są od spalin płynących przewodami b^1 , b^2 i b^3 . Kolejność zapłonów sąsiednich cylindrów jest przytem tak dobrana, iż spaliny cylindrów przyłączonych do danego częściowego przewodu wylotowego nie są usuwane w jednym i tym samym czasie.

W wykonaniu według fig. 2 przyjęto, że zapłony w cylindrach następują jeden po drugim inaczej, niż w wykonaniu wyżej opisanem. Ścianka podziałowa w tem wy-

konaniu umieszczona jest na całej długości silnika, a podział wylotów z cylindrów na oba przewody częściowe *A* i *B* dokonany jest według tego samego założenia, jak w wykonaniu, uwidocznionem na fig. 1.

Zastrzeżenie patentowe.

Przewód wylotowy wielocylindrowych dwusuwowych silników spalinowych, znamieny tem, że wspólny przewód wylotowy silnika podzielony jest wzdłuż jego osi przynajmniej jedną ścianką podziałową (*C*), osadzoną w kierunku prądu przepływających spalin, przyczem do powstałych w powyższy sposób przewodów częściowych (*A* i *B*) przyłączone są jedynie te cylindry, z których wyloty spalin odbywają się w różnych okresach czasu, nie zakłócając jeden drugiego.

Fried. Krupp Germaniawerft
Aktiengesellschaft.
Zastępca: Inż. dypl. M. Zoch,
rzecznik patentowy.

Fig. 1.

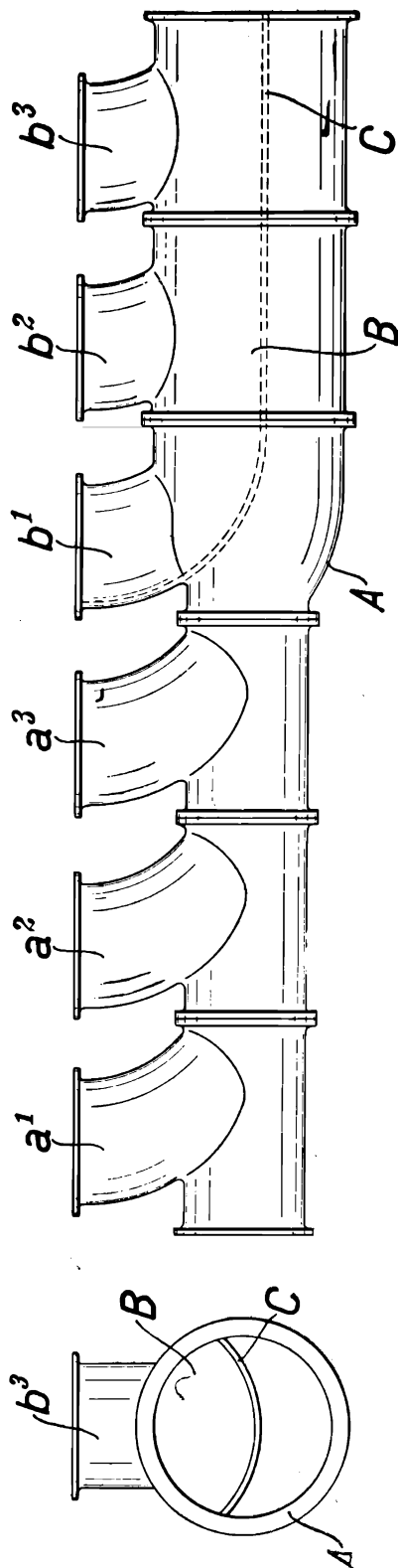


Fig. 2.

