

20 marca 1928 r.

URZĄD PATENTOWY



F02m 17/08

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIŚ PATENTOWY

Nr 6849.

Svenska Ackumulator Aktiebolaget Jungner
(Stockholm, Szwecja).

Kl. ~~46 c 2~~

46c, 17/08

Karburator do silników spalinowych.

Zgłoszono 15 maja 1925 r.

Udzielono 28 stycznia 1927 r.

Pierwszeństwo: 16 maja 1924 r. (Szwecja).

Wynalazek niniejszy dotyczy karburatora do silników spalinowych, w którym paliwo doprowadzone jest do rury, łączącej się z cylindrami i ssącej powietrze niezbędne do spalania paliwa, a przekrój tej rury jest podzielony na kilka wąskich kanałów, mieszczących się we wstawce rury.

Wynalazek ma na celu stworzenie takiego karburatora wspomnianego typu, w którymby wąskie kanały były łatwo dostępne dla sprawdzenia ich wzajemnego położenia oraz dla czyszczenia.

Wynalazek polega na tem, że wąskie kanały w postaci szpary utworzone są między dwiema lub między większą ilością części pierścieniowych, umieszczonych na drodze przepływu powietrza, przyczer-

część karburatora, w której znajdują się wyżej wspomniane części, wykonana jest w dwóch oddzielnych częściach w celu umożliwienia łatwego wyjmowania części pierścieniowych.

Załączony rysunek przedstawia kilka przykładów wykonania karburatora według wynalazku niniejszego.

Fig. 1 podaje przekrój pionowy karburatora, fig. 2 — widok z góry po zdjęciu górnej pokrywy; fig. 3 — przekrój wzdłuż osi przez zespół części pierścieniowych w innym wykonaniu, a mianowicie z kilkoma przepływami dla powietrza; fig. 4 — widok z góry na tenże zespół; fig. 5, 6, 7 — odmiany zespołu części pierścieniowych w przekroju.

W wykonaniu, przedstawionem na fig. 1

i 2 rysunku, 1 oznacza zbiornik paliwa, a 2—zawarty w nim pływak, regulujący w znany sposób poziom paliwa w zbiorniku. Z osłoną zbiornika połączona jest rura 3, zaopatrzona w przepustnice 4 i prowadząca do cylindrów silnika. W rurze tej umieszczona jest, stosownie do wynalazku, rura dławiąca, składająca się z trzech części pierścieniowych 5, 6 i 7, otaczających główne przejście 8 dla powietrza. Między częściami zewnętrznymi 5 i 7 oraz częścią wewnętrzną 6 znajdują się pierścieniowe przestrzenie 9 i 10, stanowiące komory rozdzielcze lub zbiorniki do paliwa i powietrza dodatkowego i połączone z pierścieniowymi kanałami 11 względnie 12, wykonanymi w ścianie rury doprowadzającej 3. Jak to jest z fig. 1 widoczne, zewnętrzne części rury 5 i 7 otaczają część wewnętrzną 6 i tworzą między sobą obwodową szczelinę 13, wychodzącą w główne przejście 8 dla powietrza. Szczelina 13 jest połączona z komorami rozdzielczymi 9 i 10 zapomocą obwodowych kanałów 14 względnie 15, tworzących się między częściami 5, 6 i 7 i nachylonych pod pewnym określonym kątem względem siebie tak, że wypływające przez kanał 14 paliwo zostaje rozpylone i mieszane z przechodzącym przez kanał 15 dodatkowym powietrzem i to w chwili, gdy dostaje się do wspólnej wąskiej szczeliny 13, prowadzącej do głównego przejścia 8 dla powietrza. Wąskie kanały obwodowe 14 i 15 łączą się wzajemnie w pobliżu ujścia szczeliny 13 do przejścia 8. Zbiornik 1 połączony jest z kanałem 14 przez komorę rozdzielczą 9, pierścieniowy kanał 11, kanały 16, 17 w ścianie zbiornika paliwa, dyszę 18 i dalszy kanał 19 w ścianie, podczas gdy kanał 15 dodatkowego powietrza jest połączony z otworem 20 dla powietrza przez komorę rozdzielczą 10, kanał pierścieniowy 12 oraz kanał 21 w ścianie zbiornika.

Trzy części pierścieniowe 5, 6 i 7 opierają się o występ specjalny, dolnej

części karburatora i umocowane są na swem miejscu, przez nałożenie górnej części karburatora wraz z przepustnicą 4. Przez odkręcenie pokrywy wraz z górną częścią rury 3 uzyskuje się dostęp do części pierścieniowych 5, 6 i 7.

Wykonanie wskazane na fig. 3 i 4 różni się od wyżej opisanego tylko tem, że część rurowa 5, 6, 7 posiada cały szereg głównych przejść dla powietrza 23, z których każde łączy się z wąską szczeliną obwodową 13, połączoną z kolei ze zbiornikiem paliwa, względnie z otworem do powietrza dodatkowego zapomocą wąskich kanałów obwodowych 14, 15 oraz komór rozdzielczych 9 i 10, tak, jak to ma miejsce w wykonaniu, przedstawionem na fig. 1 i 2.

W wykonaniu według fig. 5 kanały pierścieniowe 24 i 25 między komorami 9 i 10 oraz głównym przejściem 8 dla powietrza tworzą między sobą pewien kąt i połączone są z głównym przejściem zapomocą szczeliny 26 względnie 27. Kanały te posiadają przekrój lejowaty, a ich obwodowe szczeliny 26 i 27 umieszczone są jedna obok drugiej, tak, że cienkie warstwy paliwa wychodzące z kanałów oraz powietrze dodatkowe spotykają się w samym wejściu do głównego przejścia 8, powodując dokładne i skuteczne rozpylenie paliwa.

Fig. 6 przedstawia wykonanie, w którym rura 6 jest wszędzie jednakowej grubości, a wystające końce zewnętrznych części 5 i 7 są częściowo ścięte tak, że między temi ostatnimi a środkową częścią 6 tworzą się komory rozdzielcze lub zbiorniki 9 i 10. Pierścieniowe zewnętrzne części 5 i 7 leżą blisko części środkowej 6, i między temi częściami tworzą się wąskie szczeliny pierścieniowe 28 i 29, które w pewnym odstępie jeden od drugiego łączą się z przejściem 8 i doprowadzają cienkie warstwy paliwa i powietrza dodatkowego.

Wykonanie według fig. 7 stanowi ponieważ połączenie wykonania według fig. 5 i 6,

gdyż wąskie szczeliny 28 i 29, utworzone między częściami 5, 6, 7, połączone są komorami rozdzielczymi 9 i 10 zapomocą obwodowych kanałów 24 i 25, umieszczonych pod pewnym kątem jeden względem drugiego.

Istotna różnica między wykonaniem według fig. 1 i 2 a wykonaniami według fig. 5, 6 i 7 polega na tem, że podczas gdy w pierwszym wykonaniu strumienie paliwa oraz powietrza dodatkowego spotykają się przed wejściem do głównego przejścia 8 dla powietrza, to w drugiej formie wykonania powyższe strumienie wchodzi oddzielnie do głównego przejścia 8.

Części rurowe 5, 6 i 7 utrzymane są w odpowiedniej odległości zapomocą części, umieszczonych między niemi, zapomocą których może być regulowana szerokość szczelin obwodowych 13, 26, 27, 28 i 29.

Zastrzeżenie patentowe.

Karburator do silników spalinowych, w którym paliwo wprowadzane jest zapomocą jednego lub kilku kanałów w postaci szczelin obwodowych umieszczonych dokoła przelotu w rurze, doprowadzającej powietrze do cylindra, znamienny tem, że szczeliny te (13, 26, 27, 28, 29) utworzone są między dwiema lub większą ilością części pierścieniowych (5, 6, 7) umieszczonych we wspomnianej rurze (3), która wykonana jest z dwóch części w celu umożliwienia łatwego wyjmowania części pierścieniowych.

Svenska Akkumulator
Aktiebolaget Jungner.
Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

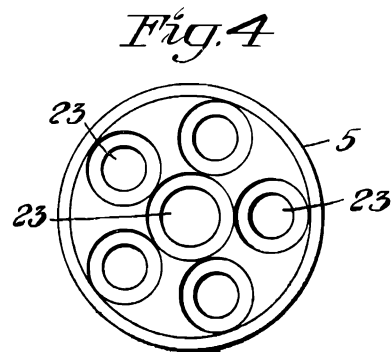
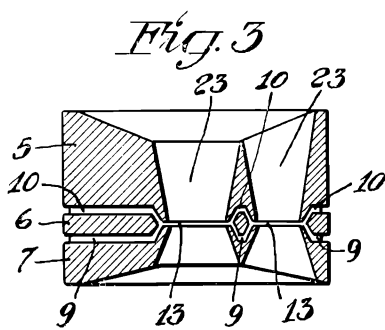
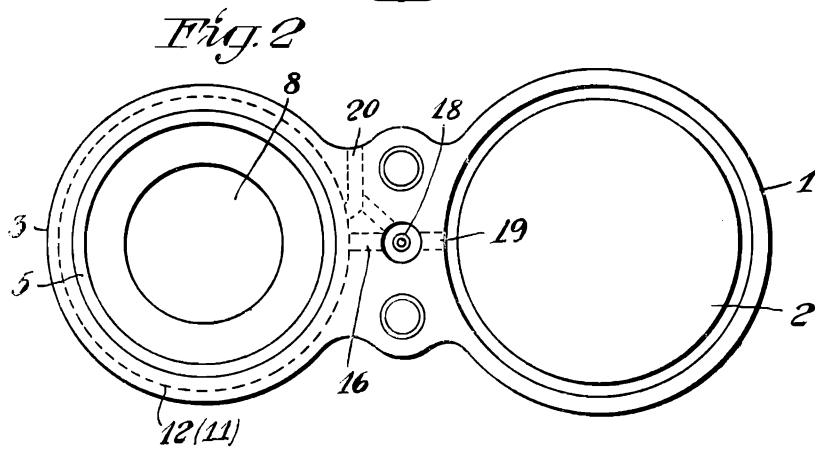
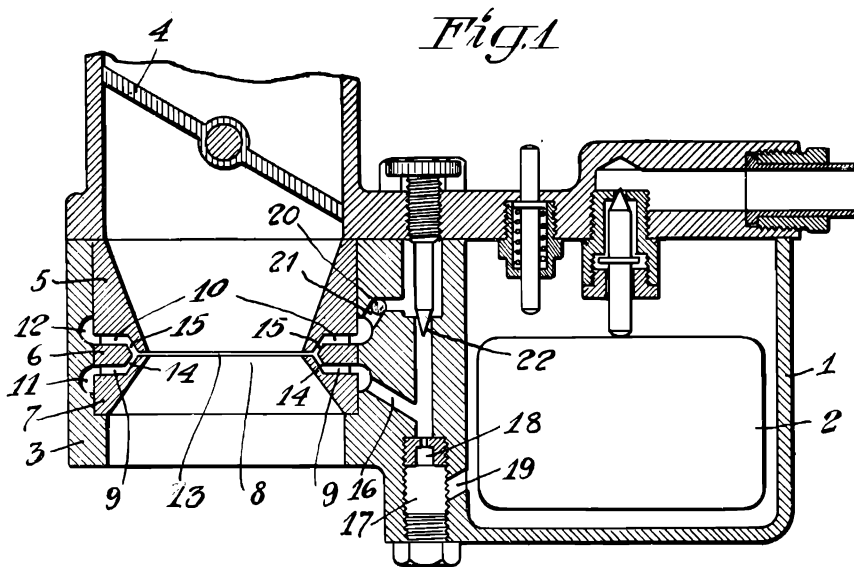


Fig.5

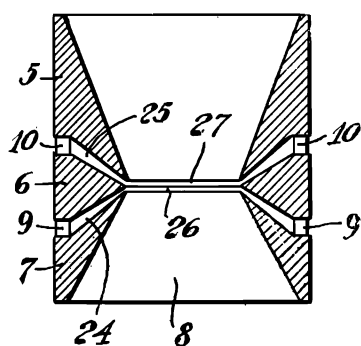


Fig.6

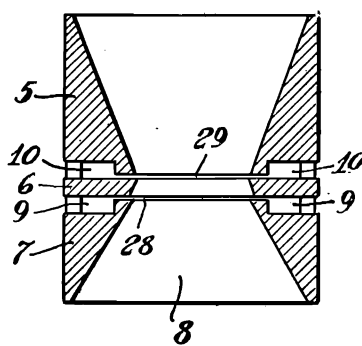


Fig.7

