



特 許 願

昭和49年12月5日

特許庁長官 齋 藤 英 雄 殿

1. 発明の名称 ナイネンキカン テンカウシキ
内 燃 機 関 の 点 火 方 式

2. 発 明 者

住 所

氏 名

特許出願人に同じ

3. 特許出願人

住 所

氏 名

代表者

福岡県福岡市西区茶山4の3の15

4. 代 理 人 〒156

住 所

氏 名

(7378) 弁理士 鈴木

電話 03 (428) 8938 番

49 140226

783

方 式 査 (

明 細 書

発明の名称

内 燃 機 関 の 点 火 方 式

特許請求の範囲

昇圧コイルの一次側に高周波発振回路を結合し、ポイントがカットされた時、前記発振回路を駆動して昇圧コイルの二次側に高周波の高圧を誘起せしめると共に、前記ポイントが次のコンタクト状態に入る以前に前記発振回路の発振動作を停止せしめるようにしたことを特徴とする内燃機関の点火方式。

発明の詳細な説明

本発明は内燃機関における新規な点火方式に関するものである。

従来、内燃機関の点火方式として、単なるインダクション効果を利用するケタリン型、誘導コイルの一次側を昇圧させるCD型、又プラグの点火を改善させるためスパークをリング状にさせる沿面放電型もあり、エンジン性能発揮の三大条件の一つである強力な点火を得るためにいろいろな手段が

①特開昭 51-66943

④公開日 昭51.(1976)6.10

②特願昭 49-140226

②出願日 昭49.(1974)12.5

審査請求 有 (全4頁)

庁内整理番号

6933 51

6933 51

⑤2日本分類

51 G221

51 G2

⑤1 Int.Cl²

F02P 3/04

F02P 15/10

なされている。しかし、そのいずれもポイントがカットされる瞬間一発のスパークを出すというものであるため、始動時のバッテリー電圧の低下による減衰、高速回転時のコイルのインピーダンスの変化による減衰、急加速時のコイルの立上り遅れによるエンジンの息づき、プラグ汚れによる減衰又は失火等は免れない欠陥であり、エンジンの性能を充分に発揮することができないのみでなく、有毒な排気ガスも増大する欠点を有していた。

これに対して、昇圧コイルの一次側に高周波発振回路を挿入し、ポイントがカットされている期間、高周波高電圧を点火栓に持続して印加させる方式が一部で提案されている。この方式によれば、スパークが持続するため、従来のケタリン点火方式などに比して失火が軽減し、高速回転時のスパーク電圧の低下もなくなる等、幾多の長所を有している。しかし反面、ポイントがカットされている期間中ずっと高圧が点火栓に印加されることになるため、いわゆるエンジンの爆発行程が過ぎてもスパークが止まらず、これが時にはポイントの