

mieć pewne wątpliwości co do sztywnego połączenia obu połów cylindra rurami G , względnie H . Należałoby się zastanowić, czy przez zastosowanie rur osobnych, które posiadałyby kształt, umożliwiający ich swobodne wydłużanie się bez przesuwania osi cylindrów, nie dałoby się uzyskać jeszcze prostszych kształtów cylindra.

C. Silniki, pędzone paliwami płynnymi.

Obustronnie działające silniki tego typu są dotychczas rzadko budowane.

Fabryka M. A. N. w Norymberdze buduje czterosuwowe motory Diesela systemu posobnego o ustroju leżącym, których cylindry są bardzo zbliżone do konstrukcji, uwidocznionej na rysunkach 122 i 123. Jedynie, zamiast zapalniczek, znajdują się tutaj rozpylacze. Również cylindry obustronnie działających maszyn leżących Lietzenmayera o skutku (mocy) średnim, budowanych przez fabrykę Ringhoffera w Pradze, posiadają dwie tuleje odlane w jednej części łącznie ze skrzynkami wentylowymi. Ostatnie znajdują się w środkowej osi cylindra, jak pokazano na rys. 138.

Dwusuwowe obustronnie działające motory Diesela nie wyszły dotychczas, o ile mi wiadomo, poza okres prób w laboratorjach fabrycznych. Przedewszystkiem nie jest tutaj jeszcze dostatecznie wyjaśnione przypłukiwanie i napełnianie cylindra.

Obustronnie działający silnik systemu Junkersa, pracujący z tłokami przeciwbieżnymi, znalazł pewne rozpowszechnienie jako maszyna okrętowa, gdzie mała waga silnika może być często decydującym czynnikiem przy wyborze. Jednakże wątpić należy, czy znajdzie on większe zastosowanie jako maszyna stała lądowa, ponieważ bardzo zawiły (skomplikowany) mechanizm odstrasza zarówno konstruktora, jak i odbiorcę. Wobec tego zaniechano podania tutaj konstrukcji cylindra tej maszyny.
