



知られざる

ランチェスター先生の経歴

【マル秘メルマガ】より 20 通目その 1

◆燃焼効率を改善

今まで会社にあった全ての設計を改良したり完成させたりした。また今までになかった、より大きなエンジンの設計をした。

それは全てがガスで動いている世の中で、具体的な新しさとオリジナルな特徴を持っていて、兄にとっては大きな実績となった。

この設計の目立った特徴は、燃焼スペースの中に小さな別の燃焼装置があることであった。

そこには、吸気弁と排気弁があって同時に燃焼も起きるという特徴であった。

この組み合わせにより、空気の取り入れ口とガスの取り入れ口の慣性を有効に使うことが出来た。

そして空気の吸入のバルブが閉まる直前に、はじめてガスを吸い込むのである。こうすると、入口部分のガス濃度は濃くなるが、全体としては弱混合となるので燃焼効率が上がる。

これは、空気の入ったガスパイプの長さを“調整”することにより目的を達成した。(注. これは本田技研の、CVCCエンジンの原理とそっくりである)

燃焼空間に、余裕を持つことを取り入れた例は初めてのことでないか、と私は確信する。(注. これは、副燃焼室の意、と思われる)

この考え方は後に、自動車の製造においても使われるようになりガソリンエンジンではごく当たり前となった。

◆スターター装置を発明

1890年(22歳の時)に兄はガスエンジンのスターターを発明した。それは、エンジンが十分な圧縮行程を過ぎて完全なスピードを出せるようになり、正常な状態になるまで低圧衝撃を与え続けることによって操作されるようになっていた。

兄は特許の適用を、D・クラーク氏に委任するようすすめられた。

彼はパテント代理人としてクロイドン・マーク氏に協力していた。

この件を通してクラーク氏と兄は親友になり、その親交は、クラーク氏が亡くなるまで続いた。

兄の許可のもとに、ガスエンジン・スターターは数多くの小さなエンジンに取りつけられ、ガスエンジン業界で広く知られるようになって成功をおさめた。

その頃兄の考えでは、このアイデアを別の会社に提供して作ってみようと思いたち、手紙でクロスリー・ブロス氏に接近していった。

次にかかげる進行状況は兄の原稿から引用したものである。

私はW・J・クロスレイ氏の事務所へ まっすぐに行き、全てのことを、息をつく暇もないくらいの素早さで説明した。

クロスレイ氏が「必要な付属品はいつ持って来てくれるのか」と尋ねたので、私はオーバーコートのポケットからそれらを取り出し、彼の机の上に置いた。同時に必要な指示書も彼に手渡して彼をビックリさせた。

私は早速自分のパテント売却料として 10,000 ポンドはどうか、
と試してみた。

そしてその選択を、すぐしてくれるよう頼んだ。

また、少なくとも 1 台のスターターにつき 3 ポンド、年間に
1,500 ポンドの特許権使用料を私に支払うことも認めてくれるよう頼
んだ。

私は 2 日後、再度彼の所を訪問した。

そしてクロスレイ兄弟と会社のスタッフの目の前で、20 気圧の高
圧エンジンを、何の支障もなく始動して見せた。

やがて間もなく、D・クラーク氏が高圧衝撃を和らげるスターティ
ング・システムを開発し、そのことが一連の衝撃緩和に役立った。

詳しいことを話すまでもなく、クラーク氏と兄はお互いに力を出し
あい“クラーク・ランチェスター・スターター”という組み合わせで、
同じ分野を分けあう事に満足した。

兄は 1892 年に、アメリカではどれ位ガスエンジンの進展があるか
を見るため調査に出かけた。

同時にそれは D・クラーク氏に変わって役目を実行することでもあ
った。

しかしアメリカでは、ガスエンジンに対する興味は非常にうすくガ
ッカリしてしまった。

(続く)

Lanchester

ランチェスター経営(株)



〒810-0012 福岡市中央区白金 1-1-8 チュリス薬院 301

TEL 092-535-3311 FAX 092-535-3200

メールアドレス customer@lanchest.co.jp HP <https://www.lanchest.com>