

18 czerwca 1925 r.

2

URZĄD PATENTOWY



BIBLIOTEKA

F02m, 7/24

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

No 1554.

Kl. 46 c. 7/24

Société du Carburateur Zénith
(Lyon, Francja).

Dwudyszowy karburator, którego jedna dysza ma wylot do komory ssawczej obok przepustnicy.

Zgłoszono 19 listopada 1920 r.

Udzielono 9 lutego 1925 r.

Pierwszeństwo: 15 stycznia 1914 r. (Niemcy).

Niniejszy karburator jest udoskonaleniem typu karburatora o dwóch dyszach, z których jedna dostarcza paliwa w ilości, zależnej od wahań ciśnienia w przewodzie ssącym, dopływ zaś paliwa do drugiej zależy jest jedynie od czasu t. j. dysza stale dostarcza jednakową ilość paliwa w jednostkę czasu. Dodanie tej ostatniej mieszanki ma na celu dostarczanie silnikowi stale równomiernej mieszanki powietrza i paliwa, niezależnie od wahań ciśnienia w rurze ssącej. Przy powolnym biegu silników natrafia to ciągle jeszcze na pewne trudności.

Istota wynalazku polega zasadniczo na tem, że dopływ powietrza reguluje się gwintowaną rurą, utrudniającą, zależnie od nastawienia, mniej lub więcej jego dostęp poprzez otwór pomiędzy pełnym a wydra-

żonym stożkiem zaworowym. W ten sposób reguluje się dopływ powietrza w miejscu wypływu płynnego paliwa. Dzięki tej regulacji wytwarza się nawet przy wolnym biegu silnika niezawodną mieszankę gazu palnego, a to w związku z działalnością dyszy, czerpiącej paliwo w pobliżu dna zbiornika, połączonego bezpośrednio z atmosferą. Odpowiednie próby ustaliły to ostatecznie.

Rysunek przedstawia przekrój przez przedmiot wynalazku.

W zamkniętej śrubą 13 komorze 12 znajduje ujście kanał 11, wiodący do dyszy 10, umieszczonej naprzeciw przepustnicy 8. Dno komory 12 zamyka gwintowany korek 14. Przez środek tego korka przechodzi śruba 15, której drażony trzon 16 kończy się wewnętrznym stożkiem 17.

Otwory 18 i 19 łączą stale wydrażenie rurki 16 z kanałem 11. Pod korkiem 14 naśrubowana jest rura 20, której dno jest stożkowate 21 i wchodzi mniej lub więcej w wewnętrzny stożek 17. Wąziutki kanał 22 przecina stożek 21; przedłużeniem jego jest rura ssąca 23, sięgająca blisko dna zbiornika 4, mieszczącego paliwo.

Otwory 24 i 25 łączą stale wnętrze rury 20 z atmosferą. Paliwo podnosi się aż do linii X—X w czasie bezruchu silnika lub biegu jałowego.

Gdy silnik obraca się powoli, wtedy przepustnica jest prawie zamknięta, wobec czego ssące działanie silnika sięga przez otwory 19 i 18 aż do 22. Tym sposobem ten centralnie umieszczony przewód wysysa znaczną ilość paliwa, powietrze zaś może przedostawać się pomiędzy stożkami 17 i 21. Powietrze, wchodzące przez otwory 24, spływa w komorze 20 wdół i miesza się przy wylocie otworu 22 z dążącym w górę paliwem. Wobec tego silnik zasilany bywa nawet przy wolnym biegu odpowiednią mieszanką powietrza i paliwa.

Zawartość paliwa w tej mieszance bę-

dzie naturalnie tem większą, im mniej powietrza przedostanie się między stożkami 17 i 21. Regulowanie więc tego stosunku przez głębsze lub płytsze wkręcenie śruby 15 nie następuje żadnych trudności.

Zastrzeżenie patentowe.

Dwudyszowy karburator, którego jedna dysza o wylocie do komory ssawczej obok przepustnicy czerpie paliwo w pobliżu dna komory, połączonej z atmosferą, otrzymując powietrze w regulowanych ilościach, tem znamieny, że doprowadzanie powietrza reguluje się zapomocą rurki gwintowanej (15), która, stosownie do ustawienia jej, zmniejsza lub zwiększa otwór, utworzony między pełnym (21) i wydrażonym (17) stożkiem, przez co reguluje dopływ powietrza przy wylocie paliwa płynnego.

Société du Carburateur
Zénith.

Zastępca: J. Myszczyński,
rzecznik patentowy.

