

①②

DEMANDE DE CERTIFICAT D'UTILITE

A3

②② Date de dépôt : 01.03.07.

③① Priorité :

④③ Date de mise à la disposition du public de la
demande : 05.09.08 Bulletin 08/36.

⑤⑥ Les certificats d'utilité ne sont pas soumis à la
procédure de rapport de recherche.

⑥① Références à d'autres documents nationaux
apparentés : Certificat d'utilité résultant de la trans-
formation volontaire de la demande de brevet dépo-
sée le 01/03/07.

⑦① Demandeur(s) : RENAULT SAS Société par actions
simplifiée — FR.

⑦② Inventeur(s) : STROJNY DIDIER et FALL SIDY.

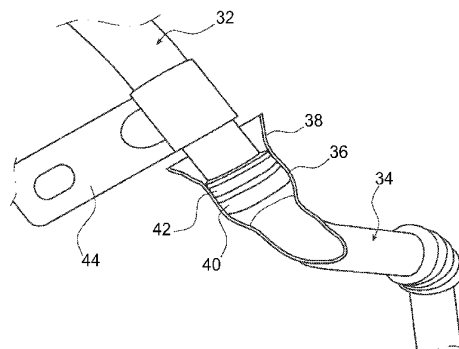
⑦③ Titulaire(s) :

⑦④ Mandataire(s) : BREVATOME.

⑤④ AGENCEMENT POUR RACCORDER UNE PREMIERE CANALISATION A UNE SECONDE CANALISATION.

⑤⑦ Agencement pour raccorder une première canalis-
ation à une seconde canalisation.

La première canalisation (32) comporte une collerette
(40) dans laquelle est montée un joint torique (42). La se-
conde canalisation (34) comporte une partie du diamètre
agrandit (36) dans laquelle la collerette (40) et le joint tori-
que (42) de la première canalisation (32) se logent. La partie
de diamètre agrandi (36) de la seconde canalisation (34)
est précédée d'une partie évasée (38).



**AGENCEMENT POUR RACCORDER UNE PREMIERE CANALISATION A
UNE SECONDE CANALISATION**

DESCRIPTION

DOMAINE TECHNIQUE

L'invention concerne un agencement pour
5 raccorder une première canalisation à une seconde
canalisation.

On a représenté à la figure 1 un circuit de
retour d'huile lubrification d'un turbo compresseur
réalisé conformément aux enseignements de l'art
10 antérieur. Le turbo compresseur 10 comporte un circuit
interne (non représenté) de lubrification qui
communiquait avec le circuit de lubrification du moteur
12 du véhicule. Il comporte à cet effet un canal
d'arrivée d'huile (non représenté) et une canalisation
15 de retour d'huile supérieure 14 d'évacuation de l'huile
vers une canalisation réalisée dans le carter 16 du
moteur que l'on a représenté à la figure 1 par son
orifice d'entrée 18.

Pour relier la canalisation de retour
20 d'huile supérieure 14 au carter 16, le circuit de
retour d'huile comporte une canalisation de retour
d'huile inférieure qui est réalisée en un matériau
métallique, dont une première extrémité supérieure 20s
est reliée à la canalisation de retour d'huile
25 supérieure 14 par l'intermédiaire d'un système à brides
22 et dont la deuxième extrémité inférieure 20i
comporte un embout qui est introduit dans l'orifice
d'entrée 18 de la canalisation.

Un tel agencement présente de nombreux inconvénients. L'assemblage de la canalisation de retour d'huile supérieure 14 à la canalisation de retour d'huile inférieure 20 est encombrant. Le nombre
5 de pièce est important. Un temps d'assemblage élevé est requis pour les assembler. Enfin, cette solution pose des problèmes d'accessibilité des vis pour le démontage, notamment en après-vente.

La présente invention a pour objet un
10 agencement pour raccorder une première canalisation à une seconde canalisation qui remédie à ces inconvénients. Ces buts sont atteints par le fait que la première canalisation comporte une collerette dans laquelle est montée un joint torique et en ce que la
15 seconde canalisation comporte une partie de diamètre agrandi dans laquelle la collerette et le joint torique de la première canalisation se loge.

Grâce à ces caractéristiques le nombre de pièces est réduit. En particulier, il n'y a pas de vis
20 ni de bride.

La première canalisation est en un seul composant (suppression des brides).

La fabrication des pièces est plus simple et plus facile. Leur coût est diminué. L'assemblage est
25 rapide et facile. Selon un avantage important, la première canalisation peut être orientée angulairement par rapport à la seconde canalisation grâce au fait que le raccordement se comporte comme un assemblage à rotule. L'assemblage permet le rattrapage de la
30 dispersion dû au montage des deux canalisations. Enfin, il y a une absence de soudure.

De préférence, la partie de diamètre agrandi de la seconde canalisation est précédé d'une partie évasée.

5 Dans un mode de réalisation préféré la première canalisation est un canal évacuation d'un circuit de lubrification d'un turbo compresseur et la seconde canalisation et une canalisation raccordée à un carter d'un moteur à combustion interne.

10 D'autres caractéristiques et avantages de la présente invention apparaîtront encore à la lecture de la description qui suit d'un exemple de réalisation donné à titre illustratif en référence aux figures annexées. Sur ces figures :

- la figure 1, déjà décrite, est une
15 représentation schématique en perspective d'un circuit de retour d'huile d'un turbo compresseur conforme à l'art antérieur ;

- la figure 2 est une vue en perspective à
échelle agrandie d'une liaison d'une canalisation de
20 retour d'huile supérieure à une canalisation de retour d'huile inférieure conforme à la présente invention.

Sur la figure 2 on a désigné par la
référence 32 une canalisation de retour d'huile
supérieure de turbo compresseur et par la référence 34
25 une canalisation de retour d'huile inférieure. La canalisation 34 comporte une partie de diamètre agrandi
36 précédée d'une partie évasée 38. La canalisation de
retour d'huile supérieure 32 est terminée par une
collerette 40 dans laquelle est monté un joint torique
30 42. La canalisation de retour d'huile inférieure 34

peut être réalisée par hydroformage ou par déformation mécanique.

Une patte de fixation 44 maintient l'extrémité de la canalisation de retour d'huile supérieure 32. La collerette 40 et le joint torique 42 sont introduits dans la partie de diamètre agrandi 36. Le joint torique réalise une étanchéité entre la canalisation de retour d'huile supérieure 32 et la canalisation de retour d'huile inférieure 34. D'autre part, comme on la signalé précédemment, les canalisations de retour d'huile supérieure et inférieure 32, 34 peuvent pivotées l'une par rapport à l'autre parce que la liaison entre elles se comporte comme une liaison à rotule. Ceci permet un rattrapage des dispersions dues au montage des deux canalisations.

REVENDICATIONS

1. Agencement pour raccorder une première canalisation (32) à une seconde canalisation (34), caractérisé en ce que la première canalisation (32) comporte une collerette (40) dans laquelle est montée un joint torique (42) et en ce que la seconde canalisation (34) comporte une partie des diamètre agrandi (36) dans laquelle la collerette (40) et le joint torique (42) de la première canalisation (32) se logent.

2. Agencement selon la revendication 1, caractérisé en ce que la partie de diamètre agrandi (36) de la seconde canalisation (34) est précédée d'une partie évasée (38).

3. Agencement pour raccorder une première canalisation (32) à une seconde canalisation (34), caractérisé en ce que la première canalisation (32) est un canal d'évacuation d'un circuit de lubrification d'un turbo compresseur et en ce que la seconde canalisation (34) est une canalisation raccordée à un carter d'un moteur à combustion interne.

1 / 2

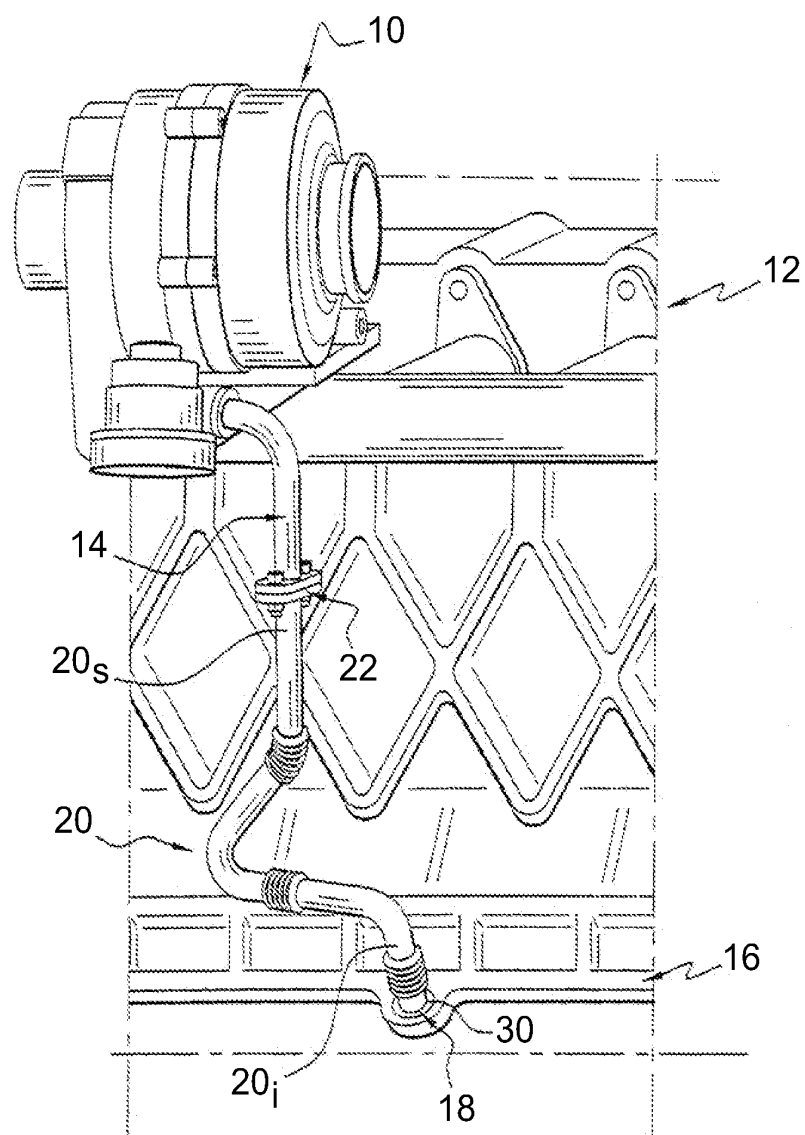


FIG. 1

2 / 2

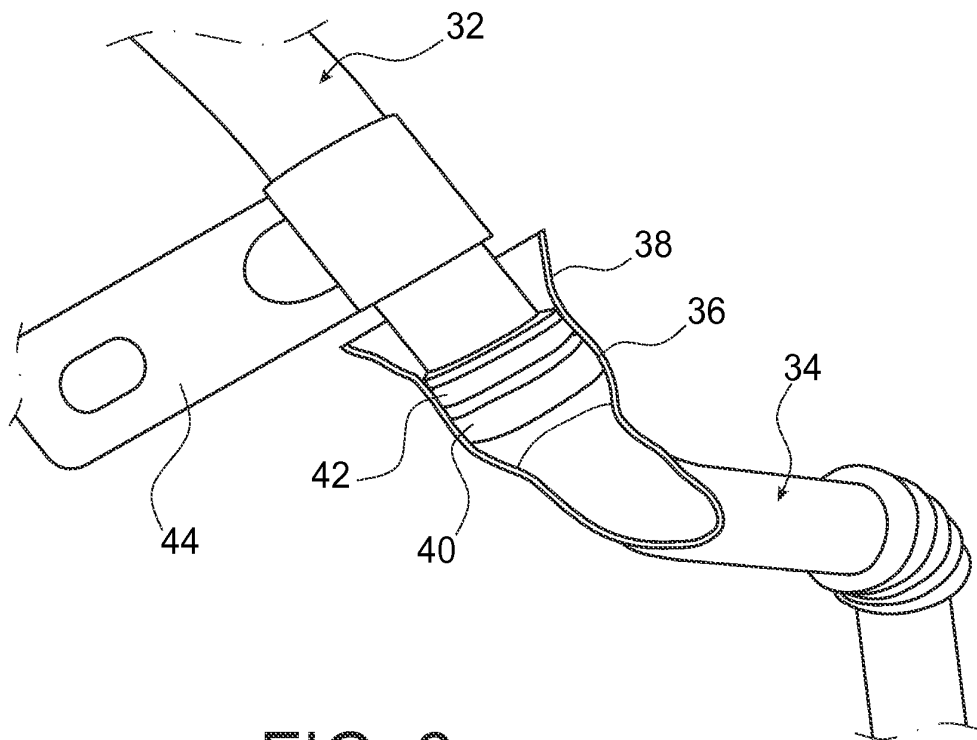


FIG. 2