

⑫

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

⑫② Date de dépôt : 06.03.91.

⑫③ Priorité :

⑫④ Date de la mise à disposition du public de la
demande : 11.09.92 Bulletin 92/37.

⑫⑤ Liste des documents cités dans le rapport de
recherche : *Se reporter à la fin du présent fascicule.*

⑫⑥ Références à d'autres documents nationaux
apparentés :

⑦① Demandeur(s) : REGIE NATIONALE DES USINES
RENAULT (S.A.) — FR et FEV
FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FUR
ENERGIETECHNIK UND
VERBRENNUNGSMOTOREN MBH — DE.

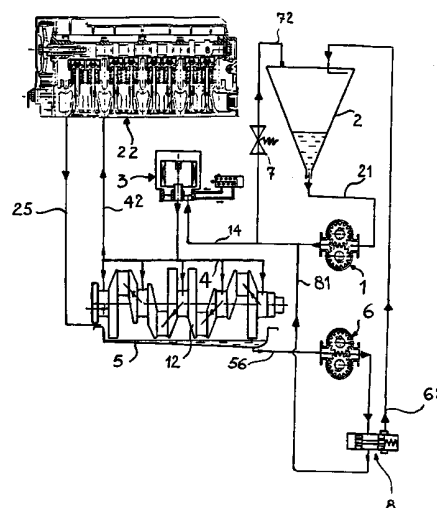
⑦② Inventeur(s) : Lazar Maria, Jarolimek Ulrich, Rombach
Michael et Peschel Horst.

⑦③ Titulaire(s) :

⑦④ Mandataire : Régie Nationale des usines Renault S.A.
Fernandez Francis.

⑤④ Procédé de lubrification à carter sec et dispositif pour sa mise en œuvre.

⑤⑦ Procédé de lubrification à carter sec pour moteur à
combustion interne, équipant notamment les véhicules au-
tomobiles, utilisant d'une part, une pompe de pression (1)
pour alimenter en liquide de lubrification sous pression, tel
que de l'huile, les rampes de distribution du moteur et no-
tamment la rampe principale (4) à partir d'un réservoir (2)
de liquide de lubrification et d'autre part, une pompe d'épui-
sement (6) destinée à aspirer le liquide de lubrification
tombé dans le carter inférieur ou carter d'huile (5) et à le re-
fouler dans ledit réservoir (2), caractérisé en ce que pour
des valeurs de fonctionnement prédéterminées du moteur,
la pompe d'épuisement (6) refoule le liquide de lubrification
directement vers le bloc moteur, le moteur étant alors ali-
menté en liquide de lubrification par les débits conjugués
des pompes de pression (1) et d'épuisement (6).



PROCÉDE DE LUBRIFICATION A CARTER SEC ET
DISPOSITIF POUR SA MISE EN OEUVRE

5

La présente invention concerne un procédé de lubrification à carter sec pour moteur à combustion interne, équipant notamment les véhicules automobiles, ainsi qu'un dispositif pour la mise en oeuvre de ce procédé.

Sur les véhicules à caractère sportif pouvant être soumis à des accélérations ou des décélérations importantes le niveau d'huile dans le carter inférieur ne peut être suffisamment stabilisé et l'on risque de se trouver dans des conditions où la crépine d'aspiration ne baigne plus dans l'huile, d'où un désamorçage de la pompe à huile et une destruction du moteur par défaut de lubrification.

La technique de la lubrification dite à carter sec, par opposition à la technique dite à bain d'huile, a été développée pour pallier ces inconvénients.

La lubrification à carter sec d'un moteur à combustion interne est classiquement réalisée par une circulation sous pression d'un liquide de lubrification, tel que de l'huile, alimentant les surfaces en mouvement relatif du moteur. L'alimentation en lubrifiant du moteur est réalisée par une pompe de pression qui est traditionnellement une pompe à engrenages entraînée par l'arbre moteur. L'huile est alors refoulée vers

5 successivement : le filtre à huile, l'échangeur de
chaleur si nécessaire, la rampe principale qui
alimente notamment les paliers du vilebrequin et la
rampe de distribution qui permet de lubrifier
l'arbre à cames. L'huile retombe ensuite par
gravité dans le carter inférieur où elle est
aussitôt aspirée par une pompe d'épuisement vers un
10 réservoir d'huile séparé. De là l'huile est aspirée
puis refoulée par la pompe de pression.

15 La pompe de pression assure donc seule
l'alimentation en huile sous pression du moteur.
Les caractéristiques fonctionnelles de la pompe de
pression, et notamment la valeur de la cylindrée,
sont donc définies de façon à satisfaire les
besoins en lubrification du moteur dans les phases
extrêmes de fonctionnement notamment aux faibles
régimes de rotation et en particulier lorsque le
20 moteur est au ralenti et à chaud. Il en résulte que
la pompe de pression est surdimensionnée notamment
quand la vitesse de rotation du moteur donc de la
pompe, devient importante. Il est donc nécessaire
de prévoir un dispositif limiteur de pression, tel
25 qu'un clapet de décharge, dans le circuit de
lubrification pour éviter que la pression du
lubrifiant devienne préjudiciable au bon
fonctionnement du moteur.

30 L'utilisation d'une pompe de pression,
surdimensionnée dans une large plage de
fonctionnement du moteur, a pour conséquence une
consommation d'énergie et un bruit excessifs.

35 La présente invention a donc pour objet un
procédé de lubrification à carter sec pour moteur à

combustion interne, qui permet une forte réduction du dimensionnement de la pompe de pression sans
5 pour autant affecter la lubrification du moteur, ainsi qu'un dispositif pour la mise en oeuvre de ce procédé, dispositif qui est à la fois simple et économique.

10 Le procédé de lubrification selon l'invention pour moteur à combustion interne, équipant notamment les véhicules automobiles, utilise d'une part, une pompe de pression pour alimenter en liquide de lubrification sous
15 pression, tel que de l'huile, les rampes de distribution du moteur et notamment la rampe principale à partir d'un réservoir de liquide de lubrification et d'autre part, une pompe d'épuisement destinée à aspirer le liquide de
20 lubrification tombé dans le carter inférieur ou carter d'huile et à le refouler dans ledit réservoir.

25 Selon l'invention, le procédé est caractérisé en ce que, pour des valeurs de fonctionnement prédéterminées du moteur, la pompe d'épuisement refoule le liquide de lubrification directement vers le bloc moteur, le moteur étant alors alimenté en liquide de lubrification par les
30 débits conjugués des pompes de pression et d'épuisement.

35 En utilisant ainsi, de manière combinée, les deux pompes pour alimenter le moteur lors des phases critiques de fonctionnement il n'est plus nécessaire de surdimensionner la pompe de pression.

L'invention concerne également un dispositif de lubrification pour la mise en oeuvre du procédé de lubrification à carter sec selon l'invention.

Selon l'invention le dispositif de lubrification est caractérisé en ce qu'il comprend une pompe de pression pour refouler le liquide de lubrification à travers un circuit d'amenée depuis un réservoir jusqu'aux différentes rampes de distribution du moteur, une pompe d'épuisement pour refouler le liquide de lubrification du carter inférieur dans un circuit de retour au réservoir, le circuit de retour comportant des moyens distributeurs commandant une conduite de dérivation débouchant dans le circuit d'amenée en aval de la pompe de pression, les moyens distributeurs étant pilotés en fonction d'un ou plusieurs paramètres de marche du moteur.

Selon une autre caractéristique du dispositif de lubrification selon l'invention, les moyens distributeurs sont constituées par une vanne à tiroir à trois voies, le tiroir étant piloté électro-mécaniquement à partir du calculateur d'injection.

On comprendra mieux les buts, aspects et avantages de la présente invention, d'après la description donnée ci-après d'un mode de réalisation de l'invention, donné à titre d'exemple non limitatif, en se référant au dessin annexé, sur lesquels :

5 - la figure 1 est une vue schématique
d'ensemble décrivant le dispositif de lubrification
selon l'invention.

Conformément à la figure 1, seules les
parties constitutives du moteur intéressant
l'invention ont été figurées.

10 Le circuit de lubrification à carter sec
comprend une première pompe à huile 1 dite pompe de
pression qui aspire l'huile dans un réservoir 2 à
travers la conduite 21. L'huile aspirée par la
15 pompe 1 est ensuite refoulée dans un circuit
d'amenée 14 au bloc moteur comportant en série :
des moyens limiteurs de pression, constitués par un
clapet de décharge 7 commandant une conduite de
retour 72 au réservoir d'huile 2, et un filtre à
20 huile 3.

25 Le circuit d'amenée 14 débouche à la rampe
principale 4, disposée dans le bloc cylindres. La
rampe principale 4 assure notamment la
lubrification des paliers du vilebrequin 12 ainsi
que des fonds de pistons non figurés. Une certaine
quantité d'huile quitte la rampe principale 4 pour
être envoyée à travers la montée d'huile 42
irriguer la culasse 22. Toute l'huile ainsi
30 dispersée dans le moteur est ensuite recueillie
dans un carter d'huile 5 disposé à l'extrémité
inférieure du bloc cylindres, l'huile de la culasse
22 revenant par les retours d'huile 25.

35 Le carter 5 est muni d'un orifice et d'une
conduite d'évacuation 56 alimentant une second
pompe à huile 6 dite pompe d'aspiration. Cette

5 pompe 6 alimente en huile le réservoir 2 qui
constitue également un cyclone de désaération, car
l'huile aspirée par la pompe 6 peut être mélangée,
notamment à hauts régimes, à une forte quantité
d'air. Le chemin de retour de l'huile 62, de la
pompe 6 au réservoir 2 comprend des moyens
distributeurs 8, constitués par exemple par une
10 vanne à tiroir à trois voies pilotés électro-
mécaniquement à partir du calculateur d'injection,
non figuré, et une conduite de dérivation 81
rejoignant le circuit d'amenée 14 de l'huile au
moteur en aval de la pompe de pression 1.

15 Le fonctionnement du dispositif qui vient
d'être décrit est le suivant. Dans des plages
déterminées de fonctionnement du moteur telles que
les phases extrêmes de lubrification à bas régimes,
20 la vanne 8 est pilotée de façon que toute l'huile
aspirée par la pompe d'épuisement 6 retourne
directement dans le circuit d'amenée 14, en
shuntant le réservoir 2 et la pompe de pression 1.
Ainsi le bloc moteur reçoit les débits conjugués de
25 la pompe de pression 1 et de la pompe d'épuisement
6. Disposant de l'apport de la pompe d'épuisement
il est alors possible de diminuer la cylindrée de
la pompe de pression.

30 L'éventuel apport d'air mélangé à l'huile
refoulée par la pompe d'épuisement 6 n'est pas à
redouter dans le circuit d'amenée 14 car dans les
plages de régime où la pompe d'épuisement 6 débite
directement dans le circuit d'amenée 14, le carter
d'huile 5 est plein d'huile et donc la pompe
35 d'épuisement 6 ne peut aspirer que de très faibles
quantités d'air.

5 Bien entendu, l'invention n'est nullement
limitée au mode de réalisation décrit et illustré
qui n'a été donné qu'à titre d'exemple.

10 Au contraire, l'invention comprend tous les
équivalents techniques des moyens décrits ainsi que
leur combinaisons si celles-ci sont effectuées
suivant son esprit. Ainsi les moyens distributeurs
de l'huile refoulée par la pompe d'épuisement
peuvent être mécaniques et/ou électriques et/ou
hydrauliques et leur pilotage peut s'effectuer soit
15 électriquement à partir du calculateur d'injection
soit encore hydrauliquement à partir d'un
générateur de pression lié à la marche du moteur
etc...

20

25

30

35

REVENDICATIONS

5

[1] Procédé de lubrification à carter sec pour moteur à combustion interne, équipant notamment les véhicules automobiles, utilisant d'une part, une pompe de pression (1) pour alimenter en liquide de lubrification sous pression, tel que de l'huile, les rampes de distribution du moteur et notamment la rampe principale (4) à partir d'un réservoir (2) de liquide de lubrification et d'autre part, une pompe d'épuisement (6) destinée à aspirer le liquide de lubrification tombé dans le carter inférieur ou carter d'huile (5) et à le refouler dans ledit réservoir (2), caractérisé en ce que pour des valeurs de fonctionnement prédéterminées du moteur, la pompe d'épuisement (6) refoule le liquide de lubrification directement vers le bloc moteur, le moteur étant alors alimenté en liquide de lubrification par les débits conjugués des pompes de pression (1) et d'épuisement (6).

25

[2] Dispositif de lubrification pour la mise en oeuvre du procédé de lubrification à carter sec selon la revendication 1, caractérisé en ce qu'il comprend une pompe de pression (1) pour refouler le liquide de lubrification à travers un circuit d'amenée (14) depuis un réservoir de stockage (2) jusqu'aux rampes de distribution (4) du bloc moteur, une pompe d'épuisement (6) pour refouler le liquide de lubrification du carter d'huile (5) dans un circuit de retour (62) au réservoir de stockage (2), le circuit de retour (62) comportant des

30

35

5 moyens distributeurs (8) commandant une conduite de dérivation (81) débouchant dans le circuit d'amenée (14), les moyens distributeurs (8) étant pilotés en fonction d'un ou plusieurs paramètres de marche du moteur.

10 [3] Dispositif de lubrification selon la revendication 2, caractérisé en ce que les moyens distributeurs sont réalisés par une vanne à tiroir trois voies (8), le tiroir étant piloté électromécaniquement à partir du calculateur d'injection.

15

20

25

30

35

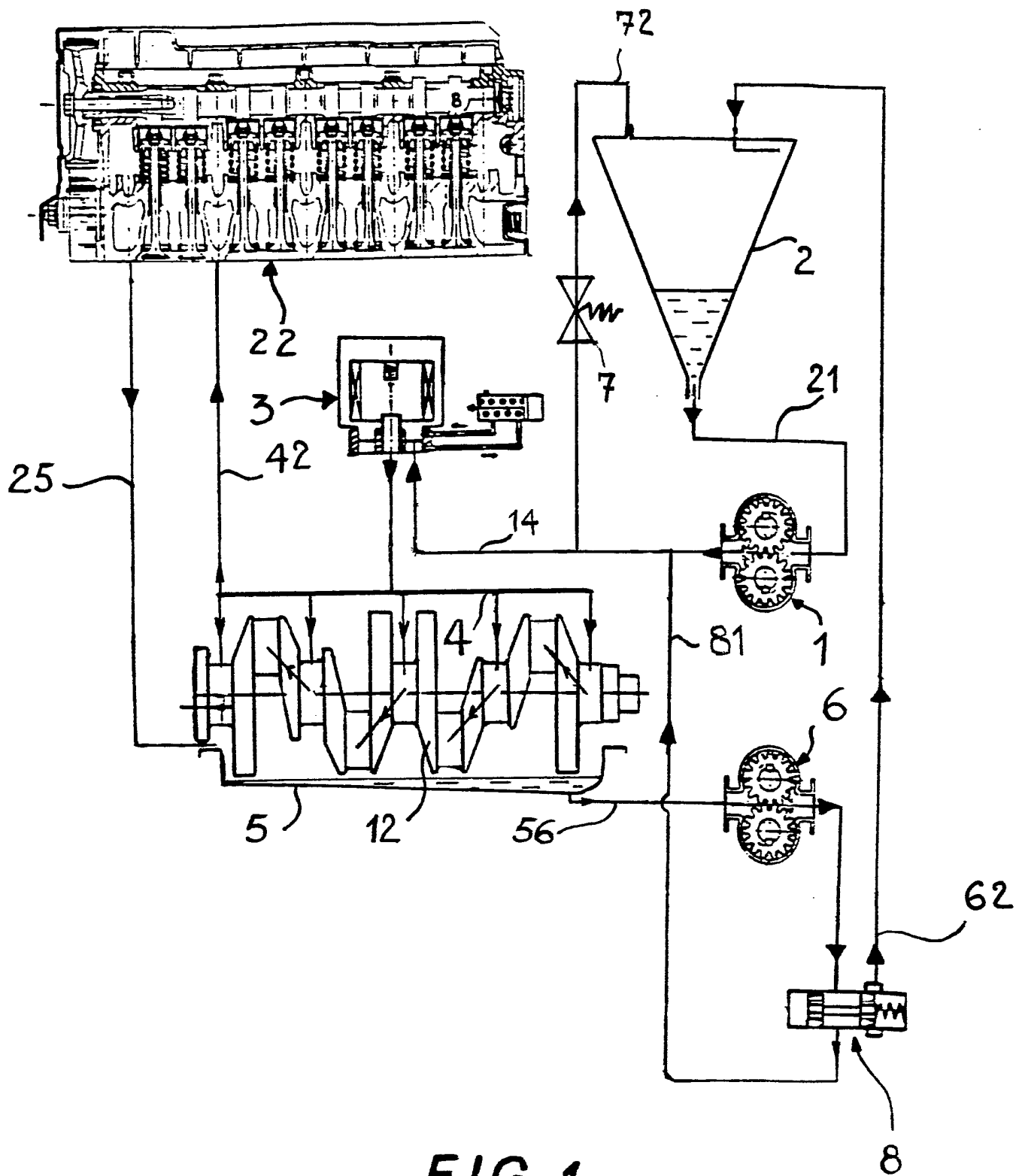


FIG. 1

INSTITUT NATIONAL
de la
PROPRIETE INDUSTRIELLE

RAPPORT DE RECHERCHE
établi sur la base des dernières revendications
déposées avant le commencement de la recherche

N° d'enregistrement
national

FR 9102655
FA 454449

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS		Revendications concernées de la demande examinée
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	
X	FR-A-790 038 (DAIMLER-BENZ) * le document en entier * ---	1,2
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 8, no. 120 (M-300)(1557) 6 Juin 1984 & JP-A-59 026 692 (ISUZU JIDOSHA) 10 Février 1984 * le document en entier * ---	3
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 13, no. 252 (M-836)(3600) 12 Juin 1989 & JP-A-1 056 909 (MAZDA MOTOR) 3 Mars 1989 * le document en entier * ---	3
A	US-A-4 976 335 (CAPPELLATO) -----	
		DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int. Cl.5)
		F01M
Date d'achèvement de la recherche 22 OCTOBRE 1991		Examineur KOOIJMAN F. G. M.
<p>CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES</p> <p>X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : pertinent à l'encontre d'au moins une revendication ou arrière-plan technologique général O : divulgation non-écrite P : document intercalaire</p> <p>T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet bénéficiant d'une date antérieure à la date de dépôt et qui n'a été publié qu'à cette date de dépôt ou qu'à une date postérieure. D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant</p>		