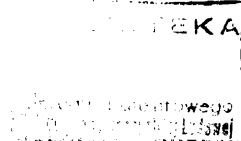


URZĄD PATENTOWY



F 02 m 19/06



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 22642.

Paul Louis Lemoine
(Paryż, Francja).

Kl. ~~46 c², 40.~~

46c, 19/06

Urządzenie do doprowadzania paliwa do gaźników płwakowych silników spalinowych.

Zgłoszono 20 października 1933 r.

Udzielono 14 stycznia 1936 r.

Piewszzeństwo: 21 października 1932 r. (Francja).

Wynalazek niniejszy dotyczy urządzenia do doprowadzania paliwa do gaźników płwakowych z iglicą, miarkującą dopływ paliwa do gaźnika, przyczem kadłub gaźnika składa się z dwóch części, z których jedna stanowi zbiorniczek płwakowy, a druga pokrywkę tego zbiorniczka.

Wynalazek ma na celu umożliwienie łatwego i szybkiego wyjęcia iglicy nazewnątrż gaźnika bez potrzeby rozbierania kadłuba gaźnika na powyższe dwie części i bez obawy straty paliwa.

Wynalazek ma również na celu usunięcie wszelkich uszczeltek, stosowanych pomiędzy paliwowym przewodem dopływowym a gaźnikiem. Według wynalazku do doprowadzania paliwa do gaźników płwakowych, stosuje się urządzenie dopływowe, w którym otwór, rozrządzany iglicą stero-

waną zapomocą płwaka, stanowi część paliwowego przewodu dopływowego, który wchodzi (lecz nie jest wkręcony) w otwór, wywiercony w ścianie komory płwakowej ponad poziomem paliwa, przyczem w urządzeniu tem jest ponadto zastosowany odkształcalny giętki przewód, którego koniec może być odsunięty dostatecznie od gaźnika, aby umożliwić wyjęcie iglicy i ponowne jej założenie na miejsce, przymocowanie zaś przewodu do zbiornika jest zapewnione zapomocą oddzielnych narządów, niezależnych od narządów, łączących różne części zbiorniczka płwakowego.

Gaźnik płwakowy, zaopatrzony w urządzenie według wynalazku, jest przedstawiony na rysunku tytułem przykładu wykonania. Fig. 1 przedstawia podłużny pionowy przekrój jednej odmiany wyko-

niania gaźnika z urządzeniem dopływowym, którego odkształcalny przewód składa się z kilku połączonych ze sobą części, a fig. 2 — taki sam przekrój przez gaźnik z odmiennym wykonaniem urządzenia dopływowego z giętkim jednolitym przewodem.

W gaźniku według fig. 1 górna część 1 gaźnika jest przymocowana do ssawczego przewodu silnika (na rysunku nieprzedstawionego), a zbiorniczek pływakowy 2 jest przymocowany do górnej części 1 narządami łączowymi, np. zapomocą środkowej śruby 3 i nakrętki 4. Pływak 5 steruje iglicę 6. Paliwo płynne jest doprowadzane do komory pływakowej 10 przewodem 7, 8, 9. Komora pływakowa składa się ze zbiorniczka 2 i pokrywy 11, stanowiącej jedną całość z górną częścią 1. Ostatnie ogniwo 9 przewodu 7, 8, 9 jest włożone w otwór 12, wykonany w ściance 11 komory pływakowej 10 ponad poziomem paliwa. Według wynalazku ogniwo 9 nie jest wkręcone w otwór 12, lecz jest wcisnięte do kadłuba gaźnika. W ogniwie 9 znajduje się otwór 13, wykonany jako zwężenie prześwitu przewodu dopływowego. Otwór ten jest zasłaniany w większym lub mniejszym stopniu zapomocą iglicy 6, w zależności od poziomu paliwa w zbiorniczku 2. Następne kolejne ogniwo 8 przewodu 7, 8, 9 jest wykonane np. z gumy lub innego elastycznego materiału. Przewód dopływowy może posiadać cały szereg podobnych elastycznych ogniw 8, 8', i t. d. (fig. 1), które nadają giętkość przewodowi, umożliwiając założenie końca przewodu 9 w otwór 12 lub też wyjmowanie go. Koniec przewodu 9 jest przymocowany do gaźnika zapomocą gwintowanej tulejki dociskowej 14.

Cały przewód dopływowy 7, 8, 9 i tulejka 14 są niezależne od narządów 3, 4, łączących obydwie składowe części 1, 2 kadłuba gaźnika.

Istota wynalazku polega na tem, że prześwit otworu wylotowego przewodu 7, 8, 9 jest rozrządzany bezpośrednio przez iglicę

6, sam przewód zaś jest połączony z gaźnikiem od zewnątrz bez wkręcania do otworu 12, który stanowi przedłużenie przewodu i jest wykonany w ściance 11 komory pływakowej 10 ponad poziomem paliwa. Poza tem przewód 7, 8, 9 jest odkształcalny, tak iż może być swobodnie odsuwany od gaźnika na dostateczną odległość, aby uwolnić iglicę 6, i tak samo może być zakładany na miejsce.

Układ taki posiada szereg następujących zalet. Dzięki temu, że części przewodu 7, 8, 9, narząd połączeniowy w postaci tulejki dociskowej 14 oraz narządy połączeniowe 3, 4 są niezależne od siebie, można łatwo wyjąć iglicę 6 bez konieczności rozbierania składowych części 1, 2 kadłuba gaźnika, co bardzo upraszcza kontrolę i naprawę gaźnika. Poza tem, unika się zupełnie straty paliwa ze zbiorniczka 2 podczas wyjmowania iglicy 6, ponieważ połączenie pomiędzy przewodem 9 i ścianką 11 komory pływakowej 10 jest wykonane ponad poziomem paliwa w zbiorniczku pływakowym 2. Wreszcie, ponieważ połączenie przewodu 7, 8, 9 z kadłubem gaźnika jest wykonane za otworem 13, rozrządzanym przez iglicę 6, nie ma potrzeby stosowania w miejscu tego połączenia uszczelnienia dla paliwa. Wobec tego gwintowana tulejka dociskowa 14 służy jedynie do przytrzymywania na miejscu końca przewodu 9 w gaźniku.

W niektórych jednak gaźnikach wnętrze komory pływakowej 10 powinno być utrzymywane przy ciśnieniu innem, niż ciśnienie atmosferyczne. W tym przypadku koniec przewodu 9 powinien być połączony szczelnie ze ścianką 11 gaźnika. W przykładzie wykonania według fig. 1 uszczelnienie takie otrzymuje się dzięki stożkowemu kształtowi końca przewodu 9, docisniętego zapomocą gwintowanej tulejki dociskowej 14 do odpowiedniego gniazda w ściance 11. W tych szczególnych przypadkach uszczelnienie to nie służy do zapo-

biegania wypływowi paliwa, gdyż to nie może nastąpić, lecz uniemożliwia przenikanie powietrza do wewnątrz lub nazewnątrz komory płwakowej 10.

Narząd połączeniowy w postaci tulejki dociskowej 14 może być zastąpiony innym rodzajem połączenia, np. sprężyną. A mianowicie przewód 7, 8, 9, niezależny od narządów połączeniowych 3, 4 gaźnika (fig. 2), może być utrzymywany we właściwym miejscu siłą własnej sprężystości, przyczem przewód tego rodzaju stanowi sam przez się narząd połączeniowy do łączenia go z kadłubem 1, 2 gaźnika. Gwintowana tulejka dociskowa 14 jest wówczas zbędna.

Zastrzeżenie patentowe.

Urządzenie do doprowadzania paliwa do gaźników płwakowych silników spalinyowych, w którym otwór, zatykany mniej

lub więcej iglicą, sterowaną zapomocą płwaką, stanowi część paliwowego przewodu dopływowego, który wchodzi, lecz nie jest wkręcony, w otwór, wywiercony w ścianie komory płwakowej ponad poziomem paliwa, znamienne tem, że posiada odkształcalny dopływowy przewód paliwowy (7, 8, 9), którego koniec może być odsunięty od gaźnika na odległość, wystarczającą do wyjęcia iglicy (6) i następnego założenia jej na miejsce, przyczem narządy połączeniowe, np. w postaci tulejki dociskowej (14) do przymocowania tego przewodu do zbiorniczka płwakowego, są niezależne od narządów połączeniowych (3, 4), które łączą ze sobą poszczególne składowe części (1, 2) kadłuba gaźnika.

Paul Louis Lemoine.

Zastępca: K. Czempiński,
rzecznik patentowy.

