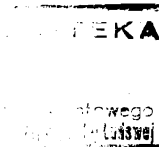


Warszawa, 8 czerwca 1938 r.

URZĄD PATENTOWY



F02m 17/04



## RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

# OPIS PATENTOWY

Nr 26403.

Kl. ~~46 c<sup>2</sup>, 20~~

Société Générale des Carburateurs Zénith  
(Levallois-Perret, Francja).

46c, 17/04

### Gaźnik do silników spalinowych.

Zgłoszono 13 lutego 1936 r.

Udzielono 29 marca 1938 r.

Pierwszeństwo: 19 lutego 1935 r. (Belgia).

Wynalazek niniejszy dotyczy gaźników do silników spalinowych, zawierających dyszę ssawczą, rozrządzaną za pomocą przepustnicy i zasilaną paliwem z komory paliwowej, zamkniętej z jednej strony podatną przeponą. Przepona jest połączona z zaworem, rozrządzającym prześwit otworu, którym dopływa paliwo do komory, tak iż wychylenia tej przepony regulują wielkość ciśnienia paliwa w komorze. Wynalazek dotyczy tego rodzaju gaźników, które są wyposażone w specjalne urządzenia, umożliwiające skuteczne zatrzymanie silnika.

Na ogół w silnikach spalinowych o zapłonie elektrycznym przepustnica nie może być zamykana poza określone położenie, odpowiadające jałowemu biegowi silnika na

małych obrotach. W celu zatrzymania silnika należy po ustawieniu przepustnicy w położenie jałowego biegu przerywać obwód zapłonowy; wówczas silnik zatrzymuje się, gdyż wessana do silnika mieszanka nie jest zapalana. W niektórych silnikach, a zwłaszcza w chłodzonych powietrzem spalinowych silnikach lotniczych, temperatura w pewnych miejscach ścianki cylindrów jest dostatecznie wysoka do wywołania samozapłonu mieszanki paliwowej, wessanej do silnika już po przerwaniu obwodu zapłonowego, tak iż silnik biegnie w dalszym ciągu niekiedy przez czas dłuższy wskutek samozapłonów mieszanki paliwowej w cylindrach silnika.

Gaźnik według wynalazku posiada ko-

more, która jest oddzielona od komory paliwowej podatną przeponą lub zamkniętą ruchomą ścianką, np. przeponą lub tłokiem, połączoną mechanicznie z tą przeponą. Wspomniana komora jest połączona z jednej strony podciśnieniowym kanałem z przestrzenią dyszy ssawczej za przepustnicą, a z drugiej strony kanałem powietrznym z wlotem powietrznym gaźnika lub bezpośrednio z atmosferą. Zwiększając prześwit kanału podciśnieniowego lub, odwrotnie, zmniejszając prześwit kanału powietrznego, zwiększa się podciśnienie, przekazane do komory, to znaczy obniża się ciśnienie, panujące w tej komorze. Ciśnienie w komorze paliwowej podlega tym samym zmianom, co i ciśnienie we wspomnianej komorze, tak iż jednocześnie z obniżeniem ciśnienia w komorze podciśnieniowej obniża się również ciśnienie w komorze paliwowej, a zatem i wydatek przepływającego do gaźnika paliwa zmniejsza się w tym samym stopniu. Wiadomo, iż mieszanka powietrza i paliwa może zapalić się tylko wtedy, gdy stosunek ilości zawartego w mieszance paliwa do ilości powietrza przewyższa pewną określoną wartość. Według wynalazku gaźnik posiada urządzenie rozrządcze, umieszczone w jednym z jego kanałów, które umożliwia zwiększenie prześwitu kanału podciśnieniowego lub zmniejszenie prześwitu kanału powietrznego w takim stopniu, że ilość paliwa, doprowadzonego do dyszy ssawczej z komory paliwowej, zostanie obniżona poniżej tej najmniejszej ilości, jaka jest niezbędna do otrzymania zapalnej mieszanki. Z chwilą uruchomienia tego urządzenia silnik otrzymuje zbyt biedną mieszankę, która nie ulega zapłonowi, wskutek czego silnik zatrzymuje się.

W praktyce zatrzymanie silnika nigdy nie może być natychmiastowe. Często zdarza się, że na ściankach dyszy ssawczej zawieszone są skropliny paliwa, które, ułatwiając się w zassanym powietrzu, mogą przez pewien czas podtrzymywać bieg silni-

ka. Tak na przykład stwierdzono, iż w niektórych silnikach, zaopatrzonych w sprężarkę, po odcięciu dopływu paliwa skropliny, zawieszone na ściankach dyszy ssawczej, mogły podtrzymywać bieg silnika w przeciągu około dziesięciu sekund. Jasne jest więc, że nawet gdy doprowadzanie paliwa zostanie zmniejszone do takiej ilości, że sama ta ilość byłaby niewystarczająca do utworzenia z powietrzem mieszanki zapalnej, to jednak ta ilość z dodatkiem skroplin ze ścianek dyszy ssawczej może podtrzymywać przez pewien czas bieg silnika, opóźniając przez to jego zatrzymanie. Wobec tego, aby urządzenie według wynalazku było jak najbardziej skuteczne, należy przerywać całkowicie dopływ paliwa lub zmniejszyć jego ilość do wartości możliwie najmniejszej. W tym celu urządzenie zatrzymujące według wynalazku jest zaopatrzone w kanał powietrzny i umożliwia całkowite zamknięcie tego kanału. W ten sposób całe podciśnienie przekazywane jest do komory, zamkniętej przeponą lub ruchomą ścianką.

W znanym gaźniku do silników samolotowych poprawkę wysokościową otrzymuje się za pomocą regulacji względnego przekroju kanału podciśnieniowego i kanału powietrznego, łączącego odpowiednio komorę z dyszą ssawczą z jednej strony, a z drugiej strony z wlotem powietrznym lub z atmosferą, przy czym ta komora jest oddzielona od komory paliwowej przeponą zamykającą lub jest zamknięta ruchomą ścianką, np. w postaci tłoka, połączoną mechanicznie z tą przeponą. Ten znany gaźnik nie spełnia jednak zadań niniejszego wynalazku, gdyż nastawienie poprawki wysokościowej uniemożliwia zmniejszenie ciśnienia w komorze paliwowej w stopniu, wystarczającym do obniżenia dopływu paliwa poniżej najmniejszej ilości, niezbędnej do wytwarzania mieszanki niepalnej. Gaźnik tego rodzaju może zresztą zawierać jednocześnie urządzenie do dokonywania poprawki

wysokościowej i urządzenie do zatrzymywania silnika według niniejszego wynalazku.

Na rysunku przedstawiono kilka przykładów wykonania gaźnika z urządzeniem według wynalazku. Fig. 1 — 3 przedstawiają schematycznie w przekroju podłużnym trzy różne postacie wykonania wynalazku w zastosowaniu do gaźnika, którego rozpylacz paliwowy sięga do przestrzeni dyszy ssawczej za przepustnicą, fig. 4 przedstawia przekrój szczegółu urządzenia według fig. 3 z odmiennym położeniem kurka, fig. 5 i 6 przedstawiają schematycznie w przekroju podłużnym dwie odmiany zastosowania wynalazku do gaźnika silnika samolotowego, zawierającego urządzenie do poprawki wysokościowej, fig. 7 przedstawia schematycznie w przekroju podłużnym gaźnik według wynalazku, zawierający rozpylacz paliwowy do biegu normalnego, umieszczony przed przepustnicą, i rozpylacz paliwowy do biegu jałowego z wylotem w pobliżu krawędzi przepustnicy, wreszcie fig. 8 — schematyczny przekrój podłużny odmiany gaźnika, przedstawionego na fig. 1, zaopatrzonego w dwie przepony.

Gaźnik według fig. 1 posiada dyszę ssawczą 1, rozrządzaną za pomocą przepustnicy 2 i zasilaną powietrzem przez wlot powietrzny 3. Dysza ssawcza 1 jest zasilana paliwem przez rozpylacz paliwowy 4, umieszczony za przepustnicą 2. Prześwit wylotu rozpylacza paliwowego 4 może być dławiony iglicą 5, nastawianą mechanicznie przez przepustnicę 2 za pośrednictwem dźwigni 6, łącznika 7 i dźwigni 8.

Rozpylacz paliwowy 4 jest zasilany paliwem z komory paliwowej 9, która jest z kolei zasilana paliwem, dopływającym pod ciśnieniem z przewodu 10. Dopływ paliwa do komory 10 jest rozrządzany zaworem 11, połączonym z przeponą 12, zamykającą komorę 9. Przepona 12 jest obciążona sprężyną 13, która jednakże może być usunięta. Przepona 12 oddziela komorę 9 od komory

14. Komora 14 jest połączona z jednej strony z przestrzenią dyszy ssawczej 1 za przepustnicą poprzez kanał podciśnieniowy 15, a z drugiej strony — z wlotem powietrznym 3 poprzez kanał powietrzny 16. Kanał powietrzny 16 posiada kalibrowany otwór dławikowy 17. Zamiast do wlotu powietrznego 3 kanał 16 może być otwarty bezpośrednio do atmosfery. Kanał podciśnieniowy 15 jest rozrządzany za pomocą kurka 18, nastawianego za pomocą dźwigni 19.

Ciśnienie w komorze 9 jest tak wielkie, że parcie, jakie wywiera paliwo na przeponę 12, równoważy ciśnienie powietrza zawartego w komorze 14 na przeciwległą ściankę przepony 12 łącznie z naciskiem sprężyny 13, wywieranym na tę stronę ścianki przepony. Ciśnienia, panujące w komorze 9 i w komorze 14, podlegają więc tym samym zmianom.

Podczas normalnego biegu silnika kurek 18 zajmuje położenie zamknięcia według fig. 1, tak iż w komorze 14 panuje to samo ciśnienie, co i u wlotu powietrznego 3. Dla zatrzymania silnika, gdy przepustnica 2 zajmuje położenie, jak podczas biegu jałowego (fig. 1), należy otworzyć kurek 18. Wówczas podciśnienie, panujące w dyszy ssawczej 1 za przepustnicą 2, zostaje przekazane do komory 14 i na przeponę 12 poprzez kanał podciśnieniowy 15, wskutek czego ciśnienie w komorze paliwowej 9 obniża się, a przepływ paliwa przez rozpylacz 4 zmniejsza się. Przekrój względny kanału podciśnieniowego 15 w odniesieniu do kalibrowanego otworka powietrznego 17 jest dostatecznie duży, tak iż przepływ paliwa przez rozpylacz 4 zostaje obniżony poniżej najmniejszej ilości paliwa, aby po zmieszaniu z zassanym powietrzem nie mogło wytworzyć mieszanki zapalnej. Silnik, otrzymujący zbyt ubogą mieszankę, zatrzymuje się, gdyż mieszanka nie zapala się.

W urządzeniu gaźnika według fig. 1 powietrze, przepływające do komory 14 poprzez kanał 16 i otwór 17, powoduje zmniej-

szenie podciśnienia, przekazywanego do komory 14 poprzez kanał 15, a podciśnienie, przekazane do komory 14, pozostaje zawsze mniejsze od podciśnienia wywieranego na wylot rozpylacza paliwowego. Otwarcie zaworu 18 nie wystarcza więc do całkowitego wstrzymania przepływu paliwa przez rozpylacz paliwowy 4 i, jak powiedziano wyżej, przepływ szczątkowy paliwa powoduje opóźnienie zatrzymania silnika łącznie ze skroplinami paliwa na ściankach dyszy.

W innej postaci wykonania wynalazku według fig. 2 komora 14 jest połączona stale z dyszą ssawczą 1 przez kanał podciśnieniowy 20, posiadający kalibrowany otwór dławikowy 21. Komora 14 łączy się poza tym z wlotem powietrznym 3 (lub z atmosferą) poprzez kanał powietrzny 22, rozrządzany kurkiem 23, który może być nastawiany za pomocą dźwigni 24.

Podczas normalnego biegu silnika kurek 23 jest otwarty, a nieznaczne podciśnienie jest przekazywane do komory 14 na przepone 12 poprzez kalibrowany otwór dławikowy 21. Podciśnienie to jest tym mniejsze, im większy jest kanał powietrzny 22 w stosunku do prześwitu otworka 21. Aby zatrzymać silnik, należy zamknąć kurek 23 przy pomocy dźwigni 24. Komora 14 jest połączona wtedy tylko z dyszą ssawczą 1, a całkowite podciśnienie jest przekazywane do komory 14. Gdy sprężyna 13 jest wyregulowana w ten sposób, że jej siła napięcia nie wystarcza do wywołania wypływu paliwa z rozpylacza paliwowego 4 po zatrzymaniu silnika, to zamknięcie kurka 23 powoduje całkowite zatrzymanie przepływu paliwa. Gdy, naodwrot, siła napięcia sprężyny 13 jest wystarczająca do wywołania wypływu paliwa przez rozpylacz 4 z chwilą zatrzymania silnika, to znaczy gdy rozpylacz 4 jest zasilany pod pewnym ciśnieniem dzięki sprężynie 13, to przepływ paliwa nie zostaje całkowicie przerwany przez zamknięcie kurka 23, lecz wydatek paliwa

zostaje zmniejszony do wartości najmniejszej, a przepływ szczątkowy naogół jest praktycznie bardzo mały. Na przykład sprężyna 13 może być wyregulowana w ten sposób, aby rozpylacz 4 był zasilany paliwem pod ciśnieniem 0,01 at. Podciśnienie, wywierane na rozpylacz 4 przy małych obrotach, wynosi około 0,6 ata, a skład mieszanki, otrzymywanej z gaźnika, jest prawidłowy wówczas, gdy do rozpylacza 4 dopływa paliwo pod działaniem spadku ciśnienia wynoszącego 0,6 at. Gdy kurek 23 jest zamknięty, to do rozpylacza 4 dopływa paliwo tylko pod działaniem spadku ciśnienia 0,01 at, to znaczy pod działaniem spadku ciśnienia 60 razy mniejszym od normalnego. Ilość przepływającego paliwa szczątkowego jest więc w przybliżeniu siedem razy mniejsza, niż ilość paliwa, która, mieszając się z zassanym powietrzem, wytworzyłaby mieszankę normalną.

W urządzeniu według fig. 2 jest zawsze przekazywane pewne podciśnienie do komory 14 podczas normalnego biegu silnika. Podciśnienie to może być zmniejszone do pewnej stosunkowo małej wartości, przez nadanie otworowi 21 dostatecznie małego przekroju w stosunku do kanału powietrznego 22, na ogół zaś to małe podciśnienie w komorze 14 nie wpływa ujemnie na działanie gaźnika. Chcąc jednak aby podczas normalnego biegu silnika ciśnienie w komorze 14 było równe ciśnieniu u wlotu powietrznego 3 (albo ciśnieniu atmosferycznemu), należy zastosować w gaźniku urządzenie w wykonaniu przedstawionym na fig. 3. W tym przypadku komora 14 jest połączona z przestrzenią dyszy ssawczej 1 za przepustnicą poprzez kanał podciśnieniowy 25 i z wlotem powietrznym 3 (lub bezpośrednio z atmosferą) poprzez kanał powietrzny 26. Kurek 27, nastawiany za pomocą dźwigni 28, umożliwia dokonanie połączenia komory 14 wyłącznie z wlotem powietrznym 3 poprzez kanał 26 podczas normalnego biegu silnika (fig. 3) lub też

wyłącznie z przestrzenią dyszy ssawczej 1 za przepustnicą. Aby zatrzymać silnik kurek 27 należy ustawić w położenie, przedstawione na fig. 4, wówczas komora 14 jest połączona wyłącznie z dyszą ssawczą 1 poprzez kanał podciśnieniowy 25.

W urządzeniu przedstawionym na fig. 5 komora 14 jest połączona z wlotem powietrznym 3 gaźnika poprzez kanał powietrzny 22 i z dyszą ssawczą 1 poprzez przewód 29. Kanał powietrzny 22 posiada otworek kalibrowany 30, natomiast przewód 29 zawiera rozrządzany otworek 31. Iglica 32, przechodząca przez prowadnicę 33 i dociśnięta sprężyną 34 do dźwigni nastawczej 35, umożliwia regulację prześwitu otworka 31. Przez zmianę położenia dźwigni 35 zmienia się stosunek prześwitu przekroju otworu 31 do prześwitu otworu 30, a wskutek tego zmienia się również podciśnienie, przekazane do komory 14, i tym samym ilość przepływającego paliwa. Urządzenie to umożliwia dokonywanie poprawki wysokościowej ilości przepływającego paliwa w gaźniku silnika samolotowego, to znaczy umożliwia zmianę w odpowiedni sposób ilości przepływającego paliwa w zależności od wysokości lotu. Prześwit kanału powietrznego 22 jest rozrządzany za pomocą kurka 23, otwartego podczas normalnego biegu silnika. Aby spowodować zatrzymanie silnika należy zamknąć kurek 23, a całkowite podciśnienie zostaje przekazane do komory 14. Dla uzyskania tego działania komora 14 musi być połączona z dyszą ssawczą 1. Połączenie to zapewnia się za pośrednictwem małego kalibrowanego otworka 36, który ustanawia stałe połączenie między komorą 14 i dyszą ssawczą 1. W ten sposób zamknięcie kurka 23 powoduje zatrzymanie silnika nawet wówczas, jeżeli otwór 31 jest całkowicie zamknięty iglicą 32.

Gdyby w kanale 22 nie było kurka 23, to całkowite otwarcie otworu 31 przez odpowiednie nastawienie iglicy 32 nie spowodowałoby takiego zmniejszenia ilości przepły-

wającego paliwa, aby mieszanka stała się niezapalną, dzięki czemu silnik zostałby zatrzymany. Teoretycznie można oczywiście nadać otworowi 31 taki prześwit względem otworu 30, aby otrzymać pożądany wynik, lecz w tym przypadku niewielkie przekroje przepływowe, jakie należało by nadać otworowi 31 za pomocą iglicy 32, w celu uzyskania poprawki wysokościowej na pewnych wysokościach lotu, byłyby w praktyce nieosiągalne, gdyż, jak wiadomo, nie można uzyskać małych prześwitów przy pomocy dużej iglicy, dławiącej szeroki otwór. Poza tym często się zdarza, że urządzenia do poprawki wysokościowej są nastawiane samoczynnie, co uniemożliwia użycie takiego wysokościowego urządzenia poprawkowego do zatrzymania silnika.

Chcąc wywołać zatrzymanie silnika przez zwiększenie prześwitu kanału podciśnieniowego stosuje się urządzenie, jak w gaźniku według fig. 6. W tym przypadku dysza ssawcza 1 łączy się z komorą 14 z jednej strony poprzez otwór 31, rozrządzany za pomocą iglicy 32 i kanału 29, a z drugiej strony — poprzez boczny kanał 37, rozrządzany kurkiem 38. Komora 14 jest połączona poza tym z wlotem powietrznym 3 poprzez kanał 39, zawierający kalibrowany otworek 40. Podczas normalnego biegu silnika kurek 38 jest zamknięty i gaźnik działa w ten sam sposób, jak gaźnik według fig. 5. W celu zatrzymania silnika należy otworzyć kurek 38; wówczas prześwit bocznego kanału 37 jest wystarczający w stosunku do przekroju kalibrowanego otworu 40, aby wywołane było w komorze 14 podciśnienie, powodujące zatrzymanie silnika.

We wszystkich poprzednio opisanych gaźnikach rozpylacze paliwowe sięgają do przestrzeni dyszy ssawczej za przepustnicą. Wynalazek nadaje się również do gaźników, których normalny rozpylacz paliwowy posiada wylotowy otwór przed przepustnicą. Tego rodzaju wykonanie jest przedstawio-

ne na fig. 7, w którym komora paliwowa 9 zasila zwykły rozpylacz 41, sięgający do komory mieszkankowej 42 gaźnika przed przepustnicą 43. Komora 14, znajdująca się ponad przeponą 12, zamykającą z jednej strony komorę paliwową 9, jest połączona bezpośrednio z atmosferą poprzez mały otworek 49, a poza tym jest połączona ponadto z przestrzenią dyszy ssawczej gaźnika za przepustnicą poprzez kanał podciśnieniowy 50, rozrządzany kurkiem 51. Kurek 51 jest normalnie zamknięty, tak iż normalne ciśnienie w komorze 14 jest równe ciśnieniu atmosferycznemu. Siła napięcia sprężyny 13, obciążającej przeponę 12, może być dobrana w ten sposób, aby poziom paliwa w gaźniku sięgał linii X — X, znajdujących się nieco poniżej wylotu rozpylacza 41.

Gdy przepustnica 43 zajmuje położenie jałowego biegu, to podciśnienie przy wylocie rozpylacza 41 jest praktycznie równe zeru, tak iż rozpylacz nie dostarcza paliwa. We wszystkich gaźnikach tego rodzaju należy stosować specjalne urządzenie do biegu jałowego. W gaźniku według fig. 7 urządzenie takie składa się ze studzienki 44, zasilanej paliwem przez zanurzoną w nim dyszę 45. W studzience zanurzona jest rurka 46, łącząca się z komorą mieszkankową poprzez otwory 47, umieszczone w pobliżu krawędzi przepustnicy 43, gdy przepustnica ta zajmuje położenie zamknięcia. Rurka 46 jest poza tym połączona z atmosferą przez kalibrowany otworek 48, jak to właśnie powszechnie jest stosowane w znanych urządzeniach do biegu jałowego na małych obrotach.

Gdy silnik biegnie z małą liczbą obrotów, to do zatrzymania silnika wystarczy otworzyć kurek 51. Podciśnienie zostaje wówczas przekazane do komory 14 i na przeponę 12, która zostaje wygięta w kierunku do komory 14 i zamyka zawór paliwowy 11. Ponieważ całkowite przerwanie dopływu paliwa do studzienki 44 nie wymaga znacznego obniżenia ciśnienia w ko-

morze paliwowej 9, przeto urządzenie działa bardzo skutecznie podczas zatrzymywania silnika, przy czym podciśnienie, przekazane do komory 14, jest zmniejszone przez stale otwarty wlot powietrzny 42.

Oczywiście, zamiast bezpośredniego oddziaływania podciśnienia na podatną przeponę, zamykającą komorę paliwową, w celu zatrzymania silnika, podciśnienie to może również oddziaływać na inną dodatkową przeponę, połączoną mechanicznie z pierwszą przeponą. Na fig. 8 przedstawiono przykład wykonania odmiany tego urządzenia w zastosowaniu do gaźnika według fig. 1, lecz, oczywiście, podobna odmiana urządzenia może być również zastosowana do pozostałych gaźników, przedstawionych na rysunku.

W gaźniku według fig. 8 przepona 12, zamykająca komorę paliwową 9, jest połączona prętem 54 z drugą przeponą 52, zamykającą komorę podciśnieniową 53. Komora 53, która spełnia tę samą rolę, co i komora 14 w gaźniku według fig. 1, łączy się z jednej strony z wlotem powietrznym 3 poprzez kanał 16, zawierający kalibrowany otworek 17, a z drugiej strony — z dyszą ssawczą 1 poprzez kanał podciśnieniowy 15, rozrządzany kurkiem 18. Z chwilą otwarcia kurka 18 podciśnienie jest przekazywane na przeponę 52, a siła, oddziałująca na tę przeponę 52, zostaje przekazana na przeponę 12 za pomocą pręta 54, co powoduje częściowe lub całkowite zamknięcie zaworu paliwowego 11 i zmniejszenie lub przerwanie przepływu paliwa, tak iż silnik zostaje zatrzymany.

Oczywiście jest konieczne, aby przepona 52 miała powierzchnię, wystarczającą dla otrzymania pożądanego wyniku. Zresztą, aczkolwiek układ przedstawiony na rysunku umożliwia przekazanie tylko pewnej części podciśnienia do komory 53 wobec stale otwartego wlotu powietrznego 16, to jednak urządzenie gaźnika, przedstawionego na fig. 8, umożliwia całkowite przerwa-

nie przepływu paliwa, o ile powierzchnia przepony 52 w dostatecznym stopniu przewyższa powierzchnię przepony 12. To samo działanie zachodzi nawet wówczas, gdy napięcie sprężyny 13 jest wyregulowane w ten sposób, aby rozpylacz paliwowy 4 był zasilany pod pewnym ciśnieniem. Szczegół ten stanowi o wyższości urządzenia według fig. 8 nad urządzeniami według fig. 1 — 6, które pozostawiają zawsze przepływ szczątkowy, gdy rozpylacz paliwowy jest zasilany pod określonym ciśnieniem.

#### Zastrzeżenia patentowe.

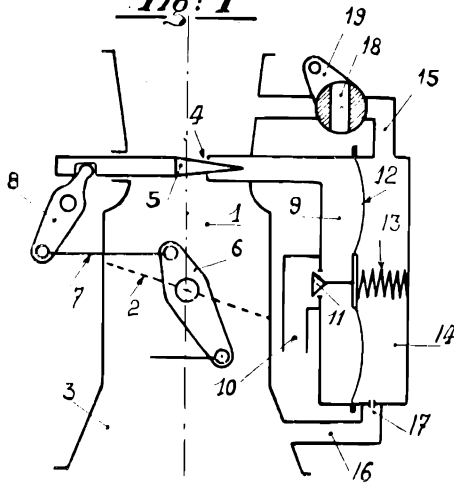
1. Gaźnik do silników spalinowych, zawierający dyszę ssawczą, rozrządzaną przez przepustnicę i zasilaną paliwem z komory paliwowej, zamkniętej podatną przeponą, połączoną z zaworem, poprzez który dopływa paliwo do tej komory, dzięki czemu regulowane jest ciśnienie paliwa w tej komorze, przy czym druga komora jest połączona poprzez podciśnieniowy kanał z jednej strony z przestrzenią ssawczą gaźnika za przepustnicą, a z drugiej strony bezpośrednio z atmosferą lub z wlotem powietrznym gaźnika poprzez kanał powietrzny, ta druga zaś podciśnieniowa komora jest oddzielona od komory paliwowej wspomnianą przeponą podatną lub jest

zamknięta ruchomą ścianką, np. w postaci przepony lub tłoka, połączoną mechanicznie z tą przeponą, znamieny tym, że posiada urządzenie nastawcze, np. w postaci kurka (18 względnie 23 lub 38), umieszczone w kanale podciśnieniowym (15 względnie 20, względnie 37) albo w kanale powietrznym (16 względnie 22, względnie 39), które umożliwia zwiększenie prześwitu kanału podciśnieniowego lub całkowite zamknięcie względnie zwiększenie prześwitu kanału powietrznego w takim stopniu, aby ilość paliwa, doprowadzonego do dyszy ssawczej (1) gaźnika poprzez komorę paliwową (9), została obniżona poniżej pewnej najmniejszej ilości, przy której mieszanka staje się niezapalna.

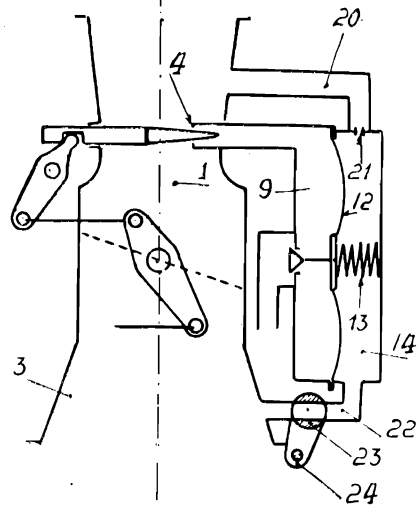
2. Odmiana gaźnika według zastrz. 1, znamienna tym, że urządzenie nastawcze jest wykonane np. w postaci kątownego kurka (27), dzięki czemu jednocześnie rozrządza kanał powietrzny i kanał podciśnieniowy (25), tak iż jeden z tych kanałów jest zamknięty wówczas, gdy drugi jest otwarty, i odwrotnie.

Société Générale  
des Carburateurs Zénith.  
Zastępca: K. Czempirski,  
rzecznik patentowy.

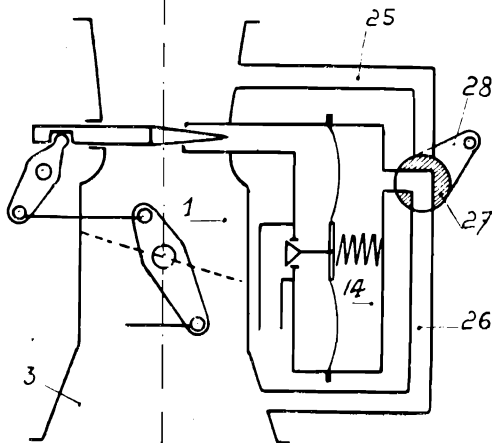
*Fig: 1*



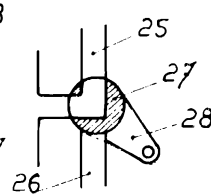
*Fig: 2*



*Fig: 3*



*Fig: 4*



*Fig: 5*

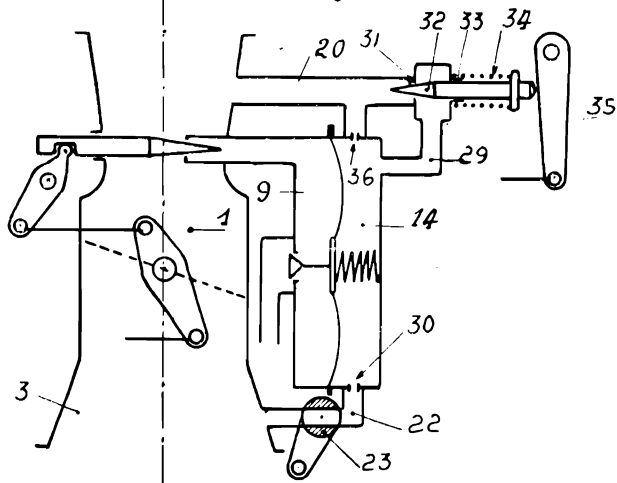




Fig: 6

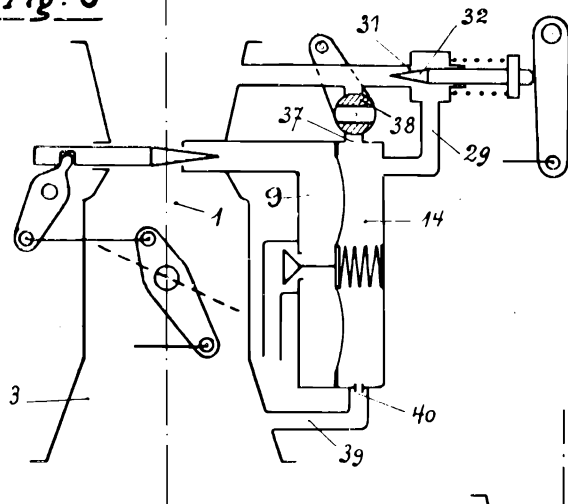


Fig: 8

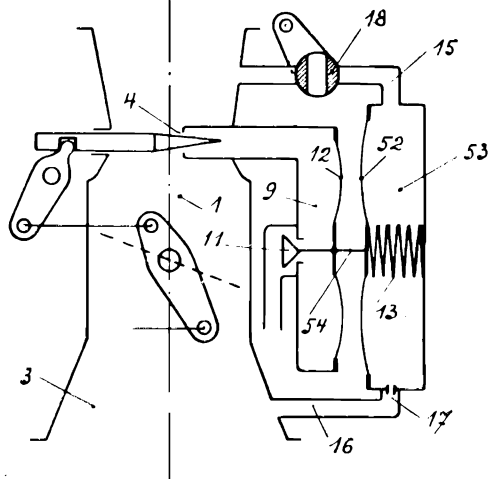


Fig: 7

