



PATENTNI SPIS BR. 1687.

Société du Carburateur Zénith, Lyon.

Sistem karburatora sa velikom depresijom na uštraljke.

Prijava od 27. marta 1921.

Važi od 1. aprila 1923.

Pravo prvenstva od 24. oktobra 1919. (Francuska).

Glavna točka u karburaciji je, da se dobije maximum depresije na uštraljku ili uštraljke, očuvajući minimalnu depresiju u cijevima, da se dobije po mogućnosti što veća količina usrkanog zraka.

Ulaz zraka u obliku cijevi Venturi povećava sada mnogo brzinu gazova na točki suživanja Venturi i tim depresiju u tom djelu.

Sistem karburatora, koji je predmet izuma, karakteriziran je sa kombinacijom cijevi Venturi, koja može biti smatrana kao „trostruka Venturi“, posebne vrste. Pomoću ove kombinacije depresija na uštraljke je još jače povećana, i raspšivanje je poboljšano.

Sistem donosi još važna usavršenja u pogledu poredjaja i pristupačnosti uštraljki.

Priloženi crtež prikazuje, u ime primjera, primjenu izuma na dva tipa karburatora, jedan vertikalni, fig. 1 i 2, drugi horizontalni, fig. 3 i 4.

Fig. 1 je vertikalni presjek po AA BB CC od figure 2, koja je horizontalni presjek u tloertu DD konstantnog nivo-a od vertikalnog karburatora; fig. 3 je presjek u srednjem horizontalnom tloertu karburatora tipa horizontalnog; fig. 4 je vertikalni presjek po EE ove fig. 3. Iste brojke prikazujuće upute prikazuju iste organe u oba tipa karburatora.

Jedna posuda sa konstantnim nivoom 1 običnog tipa priskrbljuje esencu u kanal 2 (dovodjenje) za obe uštraljke 10 i 11; uštraljka 11, koja sačinjava kompenzator — uštraljka spuštena je, dok ona 10, koja je

glavna uštraljka, nalazi se u ravni nivo-a esence ili malo iznad nje. Dvije uštraljke su komadi, izmrežani vani i noseći jedan kvadrat u unutrašnjosti, oni su vrlo lako pristupačni, demontirajući čepove 3 i 4 i to da se ne dodirne ni jedan organ karburatora, koje je veliki napredak, da se uzmožne opažati uzdržavanje i razmještaj uštraljki. Obe uštraljki utječu u nutarnost vertikalne rupe 5.

Koncentrično prema spomenuti rupi 5 i u nutarnosti je postavljena cijev 6, provrtana sa više malih rupa. Napokon u nutarnost ove cijevi 6 pliva cijev usporenja 7 učvršćena pucetom 8. Propust 23 omogućuje komuniciranje unutarosti cijevi 6 sa vanjskim zrakom.

Sistem cijevi Venturi (16, 17) je nošen jednom cijevi 14, koja dopire do rupe 5 ili tačnije do prstenastog prostora, koji se razumjeva između cijevi 6 i površine rupe 5. Ova cijev nosilica 14 utječe u prstenastu izbu 15, koja je nastala u proširenju prve i manje cijevi Venturi 16; ova izba komunicira sa nutarnosti spomenute Venturi 16, bilo jednim presjekom 19, nalazećim se iznad horizontalne ravnine ove Venturi u tipu fig. 3 i 4, bilo sa rupama 19, postavljenim okolo Venturi, kako je prikazano u fig. 1 i 2.

Mala Venturi ili Venturi ejectione 16 ima svoj kraj izlaženja u svršivanju jedne malo veće Venturi 17, koja se može nazvati „Venturi difuzije“, koja je učvršćena na Venturi 16 s elementima 18, fig. 1 i 3. Ovaj Ven-

turi difuzije 17 dopire do suživanja od Venturi ulaska zraka ili običajnog difuzora 12, pričvršćenog na prikladnu točku djela 13 od karburatora. U tipu horizontalnom fig. 3 i 4 jedna kupola 20 sa metalnom mrežom postavljena je kod ulaza karburatora.

Funkcioniranje je slijedeće za oba nacrtana tipa: Kad motor ne radi, esenca napunja rupe 5, cijev 14 i djelomično izbu 15 male Venturi 16. Pri toku na praznu esenca je usrkana kalibriranom cijevi 7, koja je kalibriranom na svojoj donjoj strani; ova esenca se miješa sa zrakom upravljanim sa ventilom 21. i dolazi do brida prstena sa cijevi 9. Ako se ubrza tok, onda, pod energičnim djelovanjem usrkavanja sistema dvostruke Venturi 16 i 17, zrak izlazi kanalom 23 prilazi nutrašnjosti cijevi 6, onda prelazi male rupe probušene na ovoj cijevi i napokon se upućuje prstenastom prostoru, koji se nalazi između cijevi 6 i rupe 5 do cijevi 14 i do sistema spomenutih Venturi 16, 17. Kod ovog toka strujanja, ovaj zrak odvlači esencu iz rupe 5, kao i onu razdjeljenu pod akcijom depresije uštraljka 10 i 11.

Kod slučaja jednog karburatora sa dvije uštraljke tipa ovog opisanog u francuskom patentu 30. juna 1906. br. 377108 ili analognog tipa, cijev 6 nosi ispod kanala 14 prstenasti obruč 22, koji ima svrhu, da stvori suženi prolaz u prstenastom prostoru, koji se razumjeva između cijevi 6 i rupe 5. Na ovaj način, ovaj prolaz bio bi suviše slab s obzirom na presjek otvora 23, uštraljka 10 se nalazi svladana depresijom Venturi, a uštraljka 11 se samo troši pod tlakom esence. Pri normalnom toku nema više esence u rupi 5, ova esenca trošna uštraljkom-kompenzatorom postepeno bude odvučena u prstenasti prostor između cijevi 6 i rupe 5.

Predloženo je među ostalim, da izum može biti primjenjen za sve karburatore, gdje su dvije uštraljke, uronjene ili ne pod depresijom, te isto za karburatore, gdje je samo jedna uštraljka uronjena ili ne.

Izum obuhvata isto i uredjenje konstrukcije elemenata karburatora, kako prikazuje crtež i koji dopušta lako i brzo demontiranje.

PATENTNI ZAHTEVI:

1.) Sistem karburatora sa konstantnim nivoom realizira najveću depresiju na uštraljke, a ujedno potpuno rasprašivanje i lako demontiranje svih organa, a posebno uštraljki. Ovaj sistem je u glavnom naznačen time što su jedna ili više uštraljki, postavljenih horizontalno i punjene vertikalnim kanalom komunicirajućim sa konstantnim nivoom; samo jedna ili obje uštraljke su tada spuštene.

2.) Sistem karburatora sa velikom depresijom na uštraljke naznačen time što je prostor u kojem se ispraznjuju jedna ili obje uštraljke prstenast, te ovaj prostor komunicira sa gornjim djelom sa cijevi adukcije u sobici male venturi.

3.) Sistem karburatora sa velikom depresijom na uštraljke naznačen time što mala Venturi sadržava jednu prstenastu sobicu, gdje prodire bilo esenca, ili mješavina zraka i esence, ispraznjuje se sa jednim ili više uštraljka i esenca ili mješavina prodire napokon na najužu točku Venturi kroz prosjke ili rupe.

4.) Sistem karburatora sa velikom depresijom na uštraljke naznačena time što jedan drugi Venturi u koju ulije prvi i manji Venturi koji ima za funkciju da miješa još sa zrakom smjesu esence i zraka, i da troši ovu smjesu, ovako pripremljenu, na točki maksimalne depresije ulaska zraka karburatora, koja je sama bi-konična u obliku cijevi Venturi.

5.) Uredjenje konstrukcije organa sačinjavajući karburator i naročito uštraljke naznačeno time što ovo uredjenje ima prednost, da se može lako i brzo demontirati u slučaju pregledanja, popravljivanja, upravljanja ili razmještanja organa.

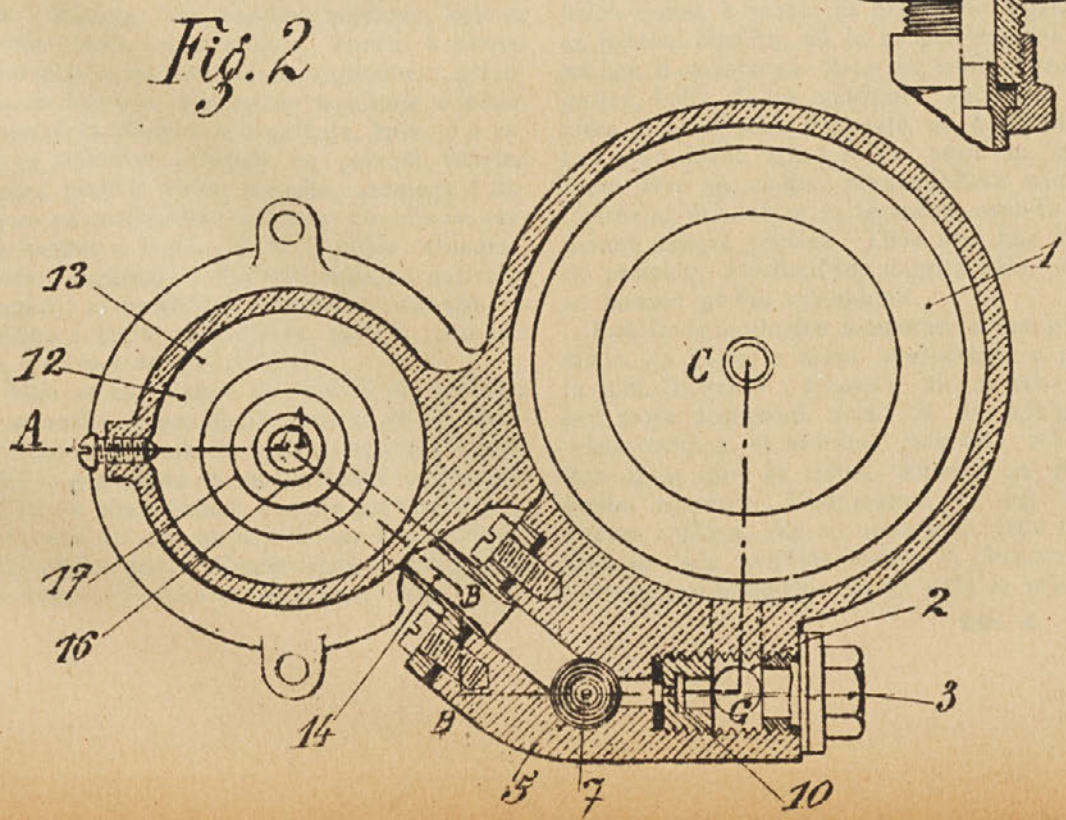
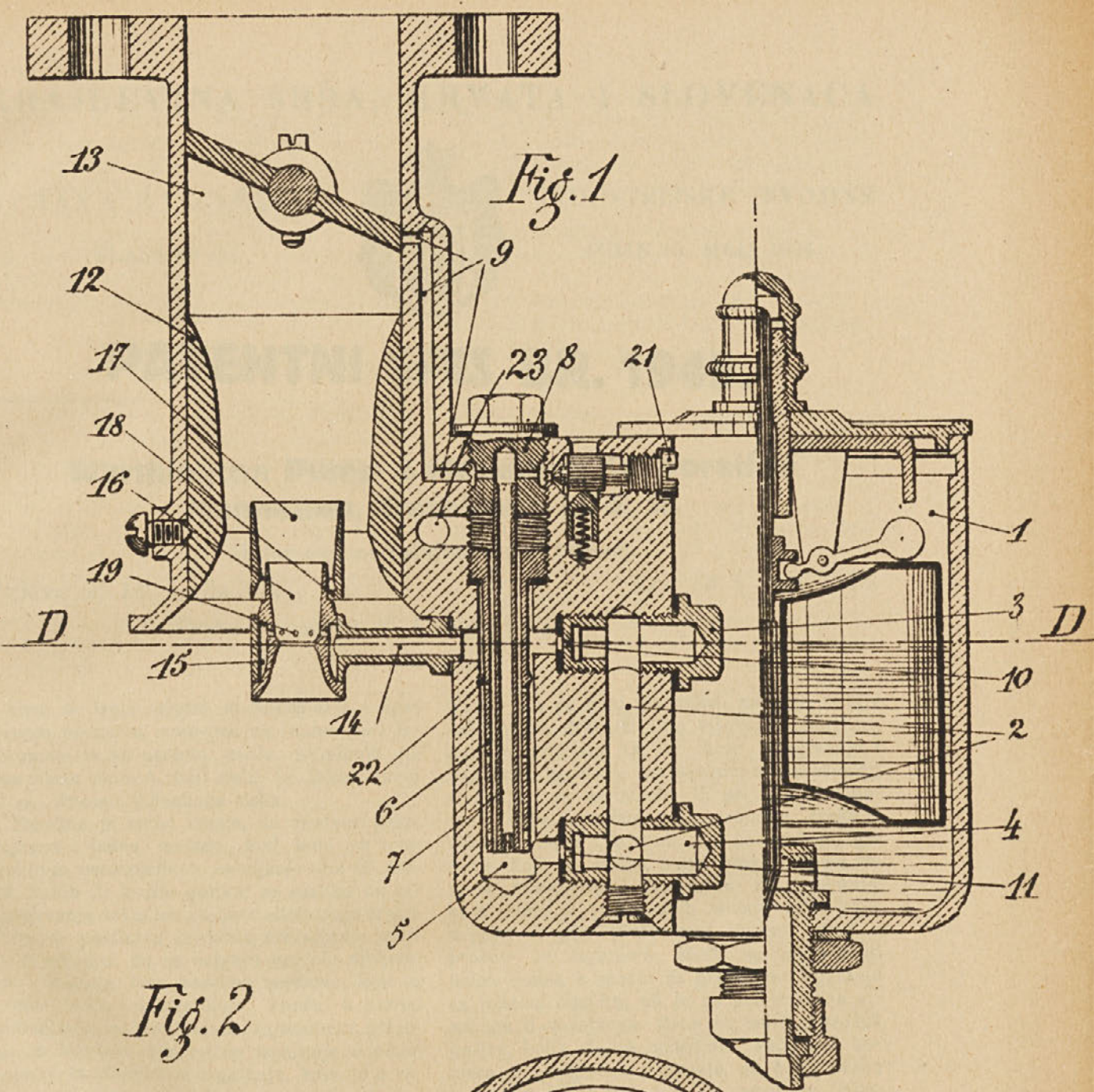


Fig 3

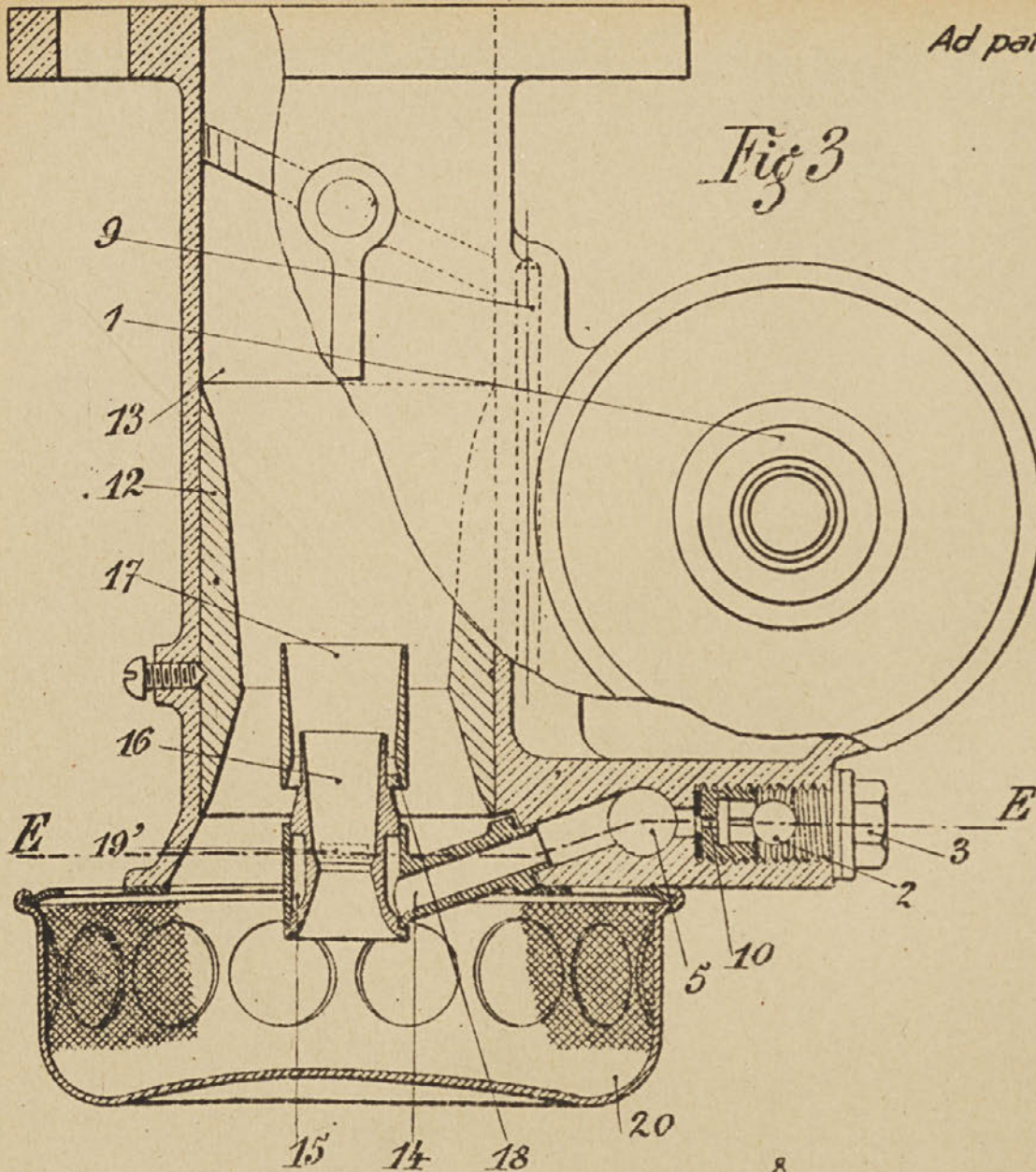


Fig 4

