

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

DIRECTION DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

BREVET D'INVENTION.

Gr. 5. — Cl. 8.

N° 673.653

Nouveau carburateur à gicleurs multiples, à grande puissance de pulvérisation permettant un meilleur rendement des moteurs à explosions.

M. IVAN MAKHONINE résidant en France (Seine).

Demandé le 11 août 1928, à 11^h 36^m, à Paris.

Délivré le 8 octobre 1929. — Publié le 17 janvier 1930.

[Brevet d'invention dont la délivrance a été ajournée en exécution de l'art. 11 § 7 de la loi du 5 juillet 1844 modifiée par la loi du 7 avril 1902.]

La présente invention a pour objet un nouveau carburateur permettant d'obtenir un meilleur rendement des moteurs à explosions, par une disposition spéciale assurant une pulvérisation et une carburation meilleures des divers carburants employés.

Ce carburateur à gicleurs, multiples, décrit ci-après, se compose essentiellement de quatre parties principales.

Le corps cylindrique A fig. 1, la partie inférieure B fig. 1, le gicleur distributeur C, fig. 1, la cuve à flotteur D, fig. 1.

Ces quatre parties sont réunies entre elles par des joints étanches.

Le corps cylindrique A (fig. 1) porte sur son pourtour :

- 1 Une tubulure *a* communiquant avec les cylindres du moteur ;
- 2 A la partie inférieure, des orifices *bb* de rentrée d'air, suffisamment nombreux pour assurer une bonne carburation ;
- 3 Une cloison *c* portant une série de diffuseurs, de sections calculées, dont le nombre est fonction de l'importance du carburateur ; dans l'exemple décrit : dix-huit ;
- 4 Un piston *p* coulissant à frottement doux dans la partie supérieure du corps

cylindrique et remplaçant le volet des carburateurs ordinaires. Ce piston porte le gicleur *g* de ralenti. L'air nécessaire au fonctionnement de ce ralenti arrive par un conduit *d* pratiqué dans l'axe *x* de la tige du piston et peut être réglé à l'aide d'une vis *v* à pointeau située à la partie supérieure de cette tige permettant à l'air de pénétrer par les orifices *o'o'*.

Le carburant aspiré par le gicleur de ralenti arrive dans une chambre *d'* (fig. 1 et 3) ménagée dans le corps du piston en face de la tubulure de communication avec les cylindres du moteur. La paroi de cette chambre tournée vers cette tubulure est percée d'une série de trous de petite dimension *e e e* (fig. 1 et 3) permettant une pulvérisation convenable du carburant.

La manœuvre du piston *p* (fig. 1) s'effectue par l'intermédiaire de sa tige, manœuvrée, comme pour le volet d'un carburateur ordinaire, au moyen de leviers et de tringles convenablement agencés aboutissant à la pédale de l'accélérateur.

Un trou *f* percé dans le corps du piston et faisant communiquer ses deux faces facilite cette manœuvre en évitant les inconvénients qui pourraient résulter de

Prix du fascicule : 5 francs.

l'action variable du vide provoqué par l'aspiration des pistons du moteur sur le piston p (fig. 1) du carburateur.

La partie inférieure B (fig. 1) reliée par 5 des joints étanches aux parties A, C et D (fig. 1) porte une série de gicleurs de petit diamètre $g' g' g'$ dont le nombre varie avec l'importance du carburateur. Une cloison h divise en deux cette partie du carburateur et porte en son centre une tubu- 10 lure i forment puits communiquant avec la partie inférieure de la partie B dans laquelle vient plonger, au moment voulu, le gicleur de ralenti g . Cette partie du carburateur est en communication constante 15 avec la cuve à flotteur d (fig. 1).

La partie C (fig. 1) constitue un gicleur distributeur g'' dont la section est déterminée en fonction de la puissance maximum 20 du moteur envisagé. La mise au point du gicleur approprié se fait à l'aide de la vis à bouchon de réglage j (fig. 1) qui permet, par les orifices $0_1 0_1$ la rentrée d'air nécessaire. Cette vis à bouchon de réglage j 25 porte une plaque obturatrice manœuvrable à distance et permettant, à la mise en marche du moteur, l'obturation partielle ou totale des orifices de rentrée d'air $0_1 0_1$ pratiqués dans ce bouchon afin de 30 permettre l'enrichissement du mélange carburé.

Ce gicleur distributeur permet donc de régler le débit de carburant pour un maximum de puissance donnée, ce qui permet 35 d'éviter l'introduction en excès de carburant dans les cylindres.

La partie D (fig. 1) constitue une cuve à flotteur, semblable à celles des carburateurs ordinaires, et a, comme dans ceux-ci, 40 pour fonction, le maintien du niveau constant.

La fig. 2 représente une vue en plan de la fig. 1, la partie A de cette figure étant enlevée. Cette vue permet de se rendre compte de la disposition et du nombre des 45 gicleurs.

Le simple examen de la fig. 1 permet, sans autres explications, de se rendre compte du fonctionnement de ce carburateur.

L'application du carburateur objet de la 50 présente invention permet donc d'obtenir un meilleur rendement des moteurs à explosions.

Il va de soi que, sans sortir du cadre de l'invention, on peut agencer les éléments 55 constitutifs de ce nouveau carburateur de façon à réaliser des variantes se comportant pratiquement de la même façon que l'exemple de réalisation décrit ci-dessus.

RÉSUMÉ.

60

Nouveau carburateur à gicleurs multiples et à grande puissance de pulvérisation permettant d'obtenir un meilleur rendement des moteurs à explosions, caractérisé par : 65

1° Un certain nombre de gicleurs, dans l'exemple décrit : dix-huit, de petit diamètre, assurant une pulvérisation et une carburation meilleures des divers carburants employés ; 70

2° Un gicleur distributeur permettant de régler le débit du carburant pour un maximum de puissance donnée ;

3° Un piston coulissant dans la partie supérieure du carburateur, remplaçant le 75 volet des carburateurs ordinaires et portant le gicleur de ralenti.

IVAN MAKHONINE.

Par procuration :

Louis JEANARD.

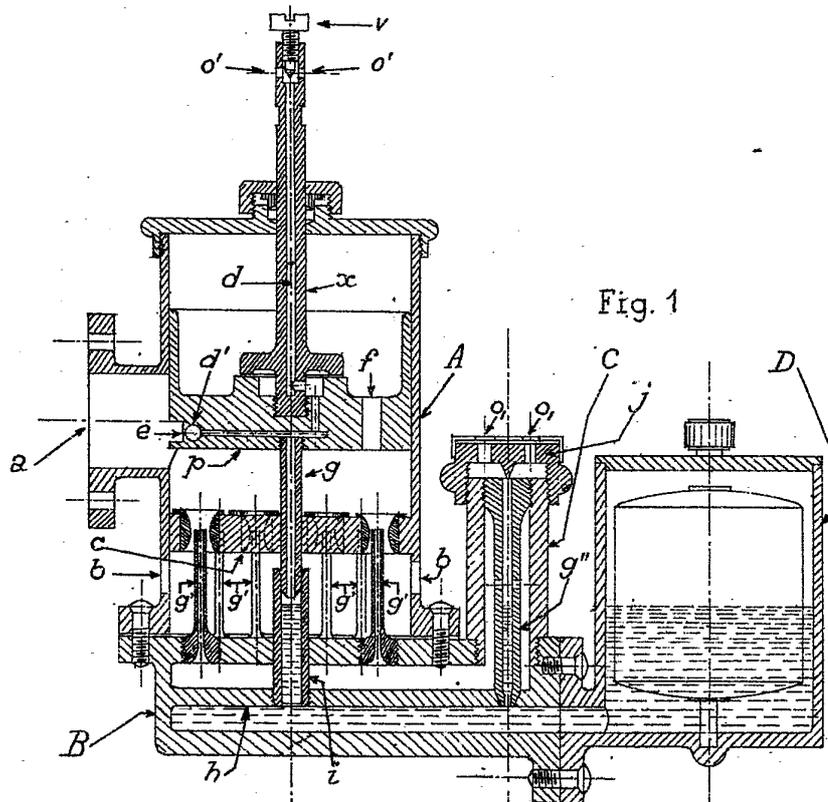


Fig. 1

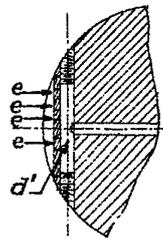


Fig. 3

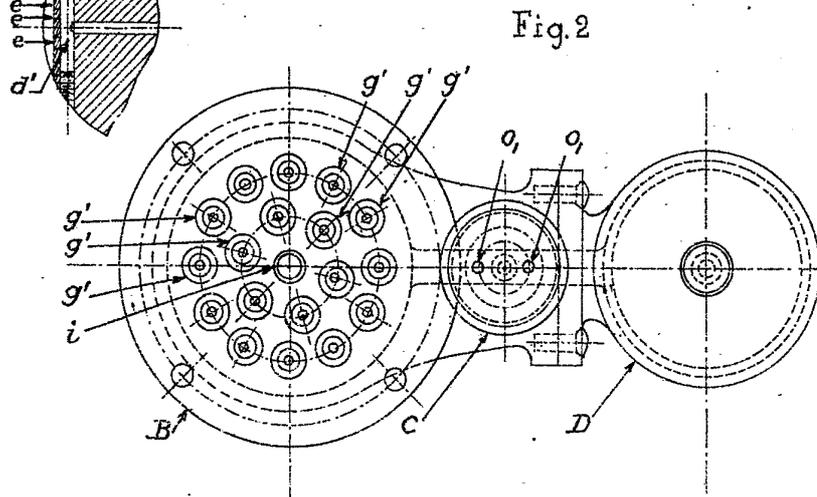


Fig. 2