

Radiateur parabolique Succès n° 178 de chez Guenet & Abbat

Carburant : Pétrole

Date de production : Avant 1920 ?

Je n'ai aucun document pour ce chauffage; Il est donc difficile de lui donner une date de production. Cependant, si on considère qu'il n'est pas doté du "nouveau" système de nettoyage du gicleur breveté en 1920, on peut faire l'hypothèse risquée qu'il a été produit avant. Cependant, l'utilisation du pétrole étant plus tardive que celle de l'essence, cela peut nous mener dans les années 30.



Comme tous les chauffages de chez G&A, ce radiateur est orientable et peut faire office de réchaud. Il est construit entièrement en laiton. Les poignées sont en bois d'ébène. Seul le support de casserole est en acier pour des raisons de solidité.



La pompe est dévissable pour l'entretien.
l'étanchéité est assurée par un joint en cuir huilé.



Détails de l'articulation du chauffage
avec la mini conduite de pétrole qui fait
ressort et permet la liaison quelque soit
la position.



Le réservoir est doté d'un manomètre de
pression, d'une pompe qui se dévisse
pour l'entretien et d'un bouchon de
décompression/remplissage assez
original.

L'air sort par ici quand on desserre le bouton à ailettes



Les 2 ailettes servent à emmagasiner la chaleur du préchauffage

Le préchauffage de 3 minutes par une fourchette (taupette) trempée dans l'alcool se fait sous les ailettes du brûleur afin d'emmagasiner un maximum de chaleur avant l'ouverture du carburant. Les tubes carrés sont les prises d'air frais.

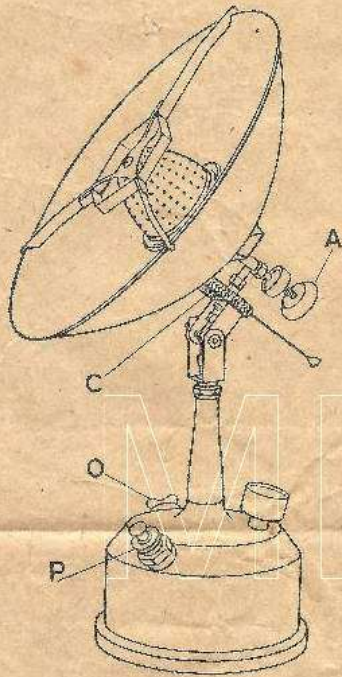
l'aiguille de nettoyage est fixée au bout du pointeau qui permet la fermeture de l'arrivée du pétrole.



l'aiguille vient se visser dans le gicleur

MODE D'EMPLOI

du Radiateur Parabolique au Pétrole



Remplir le réservoir par le bouchon O de pétrole d'éclairage c'est-à-dire en bidon plombé.

Revisser le bouchon assez fortement pour faire joint. (Ne pas se servir de pince, la simple force des doigts devant suffire.)

POUR ALLUMER

S'assurer que le robinet pointeau A est bien fermé c'est-à-dire vissé à fond.

Mettre de la pression dans le réservoir à l'aide de la Pompe P (actionner cette pompe comme on le fait d'une pompe à bicyclette). Jusqu'à ce que l'aiguille du manomètre soit sur le trait 1 kg.

Placer la fourche d'amiante entièrement imbibée d'alcool sur toute sa longueur à cheval sur le corps du robinet et en dessous de la petite plaque cuivre comme en C. Bien enfoncer cette fourche pour qu'elle vienne se coincer derrière le tube carré formant prise d'air.

Mettre le feu à cette fourche.

Lorsque les flammes de cette fourche sont sur le point de s'éteindre, mais qu'il reste encore assez de flamme environnant le manchon perforé, ouvrir en le dévissant de 4 ou 5 tours le robinet pointeau A.

A ce moment le brûleur du radiateur s'enflamme au contact des flammes de la fourche, ne retirer celle-ci que lorsqu'elle est éteinte.

RECOMMANDATION

Le brûleur doit s'allumer avec une flamme bleue. S'il produit des flammes jaunes, c'est qu'il n'est pas assez chaud on revisse immédiatement le pointeau pour le fermer et si la taupette est complètement éteinte on l'imbibe encore un peu d'alcool que l'on enflamme et au bout de quelques secondes on ouvre à nouveau le pointeau.

Si la taupette est entièrement imbibée d'alcool au début et que l'on n'ouvre pas trop tôt le robinet pointeau le bon allumage doit s'effectuer normalement à la première opération.

POUR ÉTEINDRE

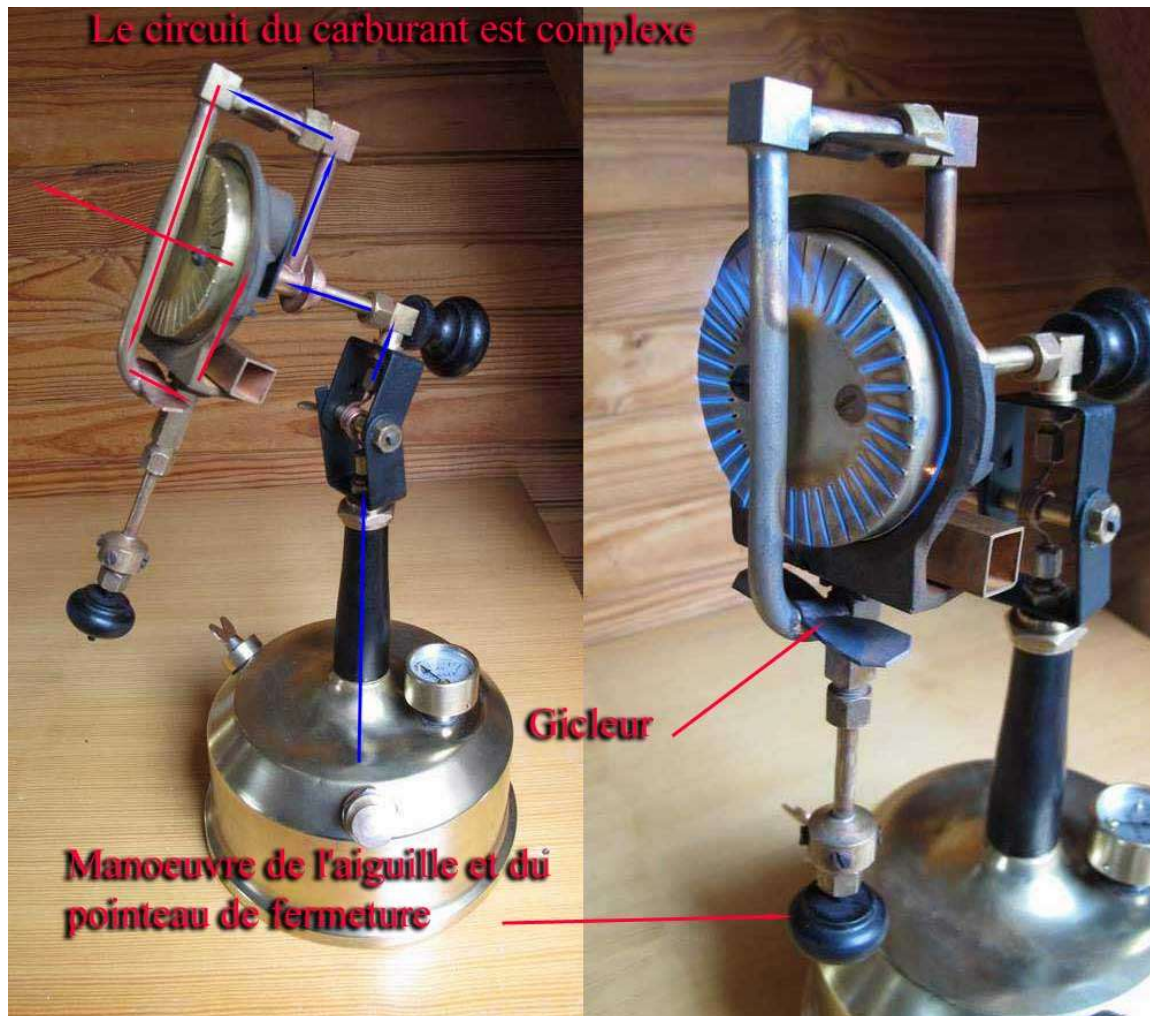
Visser à fond le robinet pointeau A.

POUR RÉGLER L'INTENSITÉ

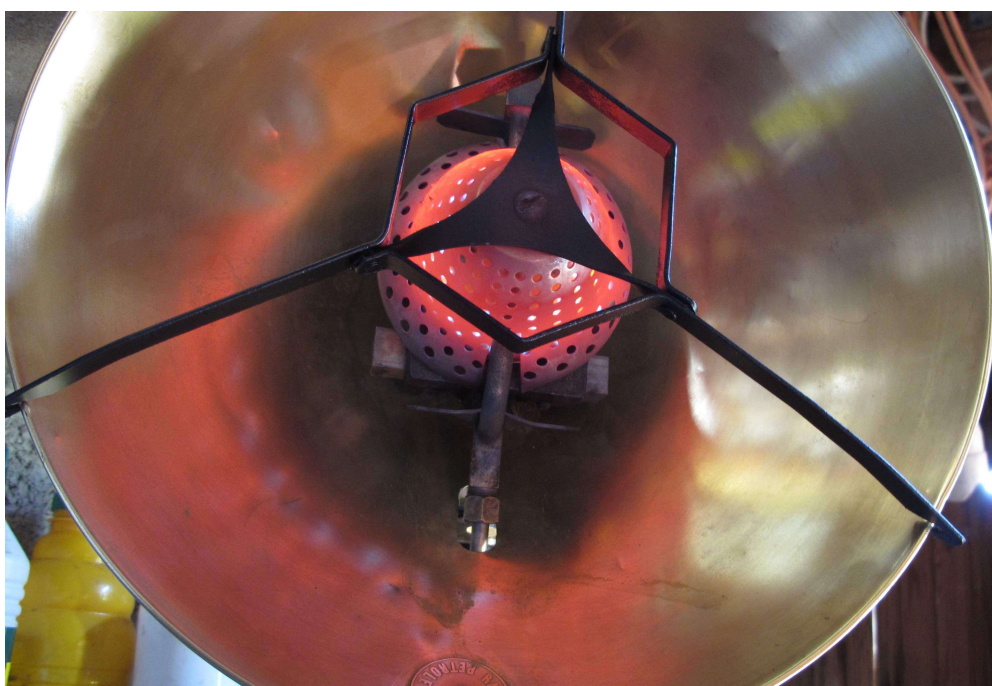
Visser ou dévisser plus ou moins le pointeau A.

Pour incliner le réflecteur se servir du bouton B, après avoir dévissé l'écrou à oreille de l'axe d'articulation. Resserrer cet écrou lorsque le réflecteur est à la position désirée.

Voici le mode d'emploi de ce type de radiateur. Ce n'est pas exactement le même brûleur mais la procédure est identique.



Un brûleur pour le pétrole doit être bien préchauffé et maintenu très chaud afin de bien vaporiser ce carburant qui a un point éclair beaucoup plus haut que l'essence, d'où sa complexité. On voit très bien ici que le carburant passe par une conduite devant la flamme afin de maintenir cette chaleur et de se vaporiser correctement.



La coupelle percée est portée au rouge très rapidement et la parabole renvoie la chaleur ; ça chauffe fort !! De plus, le pétrole a un pouvoir calorifique supérieur à celui de l'essence.