



MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO
DIREZIONE GENERALE PER LA LOTTA ALLA CONTRAFFAZIONE
UFFICIO ITALIANO BREVETTI E MARCHI

DOMANDA NUMERO	102001900923023
Data Deposito	11/04/2001
Data Pubblicazione	11/10/2002

Priorità	111170/2000
Nazione Priorità	JP
Data Deposito Priorità	
Priorità	054654/2001
Nazione Priorità	JP
Data Deposito Priorità	

Sezione	Classe	Sottoclasse	Gruppo	Sottogruppo
F	02	M		

Titolo

SISTEMA DI ALIMENTAZIONE DEL CARBURANTE PER CARBURATORE.

DESCRIZIONE dell'invenzione industriale dal titolo:

"Sistema di alimentazione del carburante per carburo-tore"

di: HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA, nazionalità giapponese, 1-1, Minamiaoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo (GIAPPONE)

Inventori designati: UEDA, Minoru; SUZUKI, Shosuke; SUZUKI, Kensuke; KATO, Mitsuo; IKEDA, Kenichiro

Depositata il: 11 APR. 2001 10 2001 A 000348

* * * *

DESCRIZIONE

La presente invenzione si riferisce ad un sistema di alimentazione del carburante per un carburatore configurato in modo da minimizzare le quantità di impurezze e carburante deteriorato che passano da un serbatoio di carburante di avviamento ad un dispositivo di alimentazione del carburante di avviamento al momento dell'avviamento di un motore.

E' noto un sistema in cui una camera ausiliaria per contenere carburante di avviamento è disposta sul lato inferiore di una luce di alimentazione del carburante per alimentare il carburante in una vaschetta allo scopo di rendere possibile l'alimentazione immediata del carburante ad un sistema di avviamento di un carburatore anche quando il carburante nella va-

schetta è carente a causa dell'evaporazione del carburante nella vaschetta dopo che un motore a combustione interna è rimasto inattivo per lungo tempo (Modello di Utilità giapponese a disposizione del pubblico n. Sho 63-71.458).

Nel carburatore descritto nel Modello di Utilità giapponese a disposizione del pubblico n. Sho 63-71.458, un passaggio di comunicazione di avviamento che comunica con una camera di carburante di avviamento ed un passaggio di comunicazione principale che comunica con una vaschetta sono previsti in corrispondenza di una porzione di fondo della camera ausiliaria, e pertanto il carburante alimentato nella camera ausiliaria attraverso la luce di alimentazione del carburante scorre simultaneamente nel passaggio di comunicazione di avviamento e nella vaschetta. Nel caso in cui il veicolo deve essere avviato immediatamente dopo l'avviamento del motore, l'alimentazione del carburante per l'avviamento del veicolo attraverso l'aumento del livello del carburante nella camera ausiliaria ed il suo traboccamiento richiede tempo. Inoltre, quando il passaggio di comunicazione che comunica con la vaschetta è allargato allo scopo di migliorare le caratteristiche di avviamento del veicolo, la maggior parte del carburante scorre nella

vaschetta, ed il carburante nella camera ausiliaria non viene alimentato nella camera di carburante di avviamento attraverso il passaggio di comunicazione di avviamento; pertanto la caratteristica di avviamento non è migliorata nella misura prevista.

Quando la portata del carburante dalla camera ausiliaria nella vaschetta attraverso il passaggio di comunicazione principale subito dopo l'avviamento del motore è ridotta, le impurezze che rimangono nella camera ausiliaria intaseranno facilmente il sistema di avviamento in cui la portata è piccola. Inoltre, il carburante deteriorato che nasce dall'evaporazione di componenti volatili è alimentato in una camera di combustione al momento dell'avviamento del motore, per cui non è possibile ottenere una condizione di combustione sufficiente.

La presente invenzione si riferisce ad un perfezionamento in un sistema di alimentazione del carburante per un carburatore che risolve i problemi precedentemente menzionati. L'invenzione come definito nella rivendicazione 1 consiste in un sistema di alimentazione del carburante per un carburatore comprendente un serbatoio di carburante principale per alimentare carburante in una vaschetta ad un passaggio di aspirazione principale, un serbatoio di carbu-

rante di avviamento poco profondo disposto in posizione adiacente al serbatoio di carburante principale e disposto sul lato inferiore di una luce di alimentazione del carburante per alimentare il carburante nella vaschetta in funzione della variazione del livello del carburante liquido nella vaschetta, ed un dispositivo di alimentazione del carburante di avviamento per alimentare il carburante nel serbatoio di carburante di avviamento ad un passaggio di aspirazione di avviamento, in cui il serbatoio di carburante principale ed il serbatoio di carburante di avviamento sono suddivisi l'uno dall'altro da una prima porzione di partizione alta e da una seconda porzione di partizione bassa, ed una estremità di monte di un passaggio di carburante di avviamento che si estende dal serbatoio di carburante di avviamento al dispositivo di alimentazione del carburante di avviamento sbocca su una superficie superiore e/o sul lato superiore della seconda porzione di partizione.

Poiché l'invenzione definita nella rivendicazione 1 è realizzata come precedentemente descritto, anche quando il livello della superficie del carburante liquido nella vaschetta si è abbassato a causa dell'evaporazione del carburante nella vaschetta durante un lungo tempo di inattività di un motore a

combustione interna, il carburante è alimentato attraverso una luce di alimentazione del carburante nel serbatoio di carburante poco profondo al momento dell'avviamento del motore a combustione interna. In particolare, il serbatoio di carburante di avviamento è immediatamente riempito dal carburante, che scorre sopra la seconda porzione di partizione bassa, ed è rapidamente alimentato dall'apertura all'estremità di monte del passaggio di carburante di avviamento al dispositivo di alimentazione del carburante di avviamento attraverso il passaggio di carburante di avviamento. Inoltre, poiché il serbatoio di carburante di avviamento è poco profondo, carburante fresco viene alimentato in breve tempo nel serbatoio di carburante principale, per cui la caratteristica di avviamento del motore e la caratteristica di avviamento del veicolo possono essere migliorate.

Inoltre, le impurezze e carburante deteriorato nel serbatoio di carburante di avviamento, che nascono dall'evaporazione di componenti volatili durante un lungo tempo di inattività del motore, sono allontanati per trascinamento dal carburante alimentato al momento dell'avviamento del motore, e scorrono sopra la seconda porzione di partizione nel serbatoio di carburante principale. Pertanto, la possibilità che

carburante deteriorato ed impurezze siano alimentati nel sistema di alimentazione del carburante di avviamento facilmente intasabile è ridotta, e l'avviamento del motore può essere eseguito in modo stabile e sicuro.

Inoltre, con l'invenzione realizzata come definito nella rivendicazione 2, anche se il carburante alimentato dalla luce di alimentazione del carburante nel serbatoio di carburante di avviamento poco profondo produce spruzzi, il combustibile spruzzato è intercettato dalla porzione rialzata della prima porzione di partizione vicino alla luce di alimentazione del carburante. Pertanto, il carburante può essere alimentato al dispositivo di alimentazione del carburante di avviamento subito dopo l'inizio dell'alimentazione del carburante dalla luce di alimentazione del carburante.

Inoltre, con l'invenzione realizzata come definito nella rivendicazione 3, la maggior parte delle impurezze e del carburante deteriorato che rimangono nel serbatoio di carburante di avviamento poco profondo passa sopra la seconda porzione di partizione nel serbatoio di carburante principale. Pertanto, il carburante che scorre in una direzione che interseca il traboccamiento e che è alimentato al dispositivo di

alimentazione del carburante di avviamento contiene quantità ridotte di impurezze e carburante deteriorato, per cui si evita l'intasamento del sistema di alimentazione del carburante di avviamento.

Inoltre, con l'invenzione realizzata come definito nella rivendicazione 4, quando il carburante è alimentato dalla luce di alimentazione del carburante nel serbatoio di carburante di avviamento a causa dell'abbassamento del livello del carburante liquido al momento dell'avviamento del motore, il carburante fresco alimentato al serbatoio di carburante di avviamento passa vigorosamente attraverso il passaggio di carburante nella porzione di fondo del serbatoio di carburante principale, disperdendo il carburante deteriorato che stagna nella porzione di fondo del serbatoio di carburante principale. Il carburante fresco raggiunge quindi il lato inferiore del getto principale e/o del getto di minimo, ed è alimentato al getto principale ed al getto di minimo. Così, il carburante fresco di buona qualità è alimentato in misura sufficiente subito dopo l'avviamento del motore, per cui la caratteristica di avviamento del veicolo subito dopo l'avviamento del motore è notevolmente migliorata.

Nel seguito, sarà descritta una forma di attua-

zione della presente invenzione illustrata nei disegni.

La figura 1 rappresenta una vista in sezione, lungo la linea I-I della figura 3, di un carburatore provvisto di una forma di attuazione di un sistema di alimentazione del carburante secondo le rivendicazioni da 1 a 3 della presente invenzione.

La figura 2 rappresenta un'altra vista in sezione, lungo la linea II-II della figura 3, del carburatore rappresentato nella figura 1.

La figura 3 rappresenta una vista in pianta di un corpo della vaschetta nel carburatore rappresentato nella figura 1.

La figura 4 rappresenta una vista in prospettiva della figura 3.

La figura 5 rappresenta una vista secondo la freccia V della figura 3.

La figura 6 rappresenta una vista in sezione longitudinale di un'altra forma di attuazione secondo la rivendicazione 4 della presente invenzione.

La figura 7 rappresenta una vista in pianta di un corpo della vaschetta rappresentato nella figura 6.

La figura 8 rappresenta una vista in prospettiva della figura 7.

Un carburatore 1 rappresentato nella figura 1 è un carburatore montato su un motore a combustione interna di un motociclo. Il carburatore 1 comprende un corpo del carburatore 2, ed un corpo della vaschetta 3 assemblato su una porzione inferiore del corpo del carburatore 2, ed una vaschetta 4 è formata dalla porzione inferiore del corpo del carburatore 2 e dal corpo della vaschetta 3.

Il corpo del carburatore 2 è provvisto di un passaggio di aspirazione principale 5, ed un passaggio di aspirazione di avviamento 6 rappresentato nella figura 6 che ha le due estremità in comunicazione con una porzione di monte ed una porzione di valle del passaggio di aspirazione principale 5 è disposto parallelamente al passaggio di aspirazione principale 5. Una valvola del gas del tipo a pistone 7 è disposta in corrispondenza di una porzione quasi centrale del passaggio di aspirazione principale 5 in modo da poter essere fatta muovere trasversalmente e quasi ortogonalmente rispetto alla porzione quasi centrale del passaggio di aspirazione principale 5. La valvola del gas 7 è sollecitata da una forza elastica di richiamo di una molla elicoidale in compressione in una direzione di chiusura del passaggio di aspirazione principale 5. Un cavo (non rappresentato)

collegato in corrispondenza di una sua prima estremità ad una manopola dell'acceleratore (non rappresentata) è collegato in corrispondenza dell'altra sua estremità alla valvola del gas 7. In funzione dell'azionamento della manopola dell'acceleratore, la valvola del gas 7 sale e scende attraverso il passaggio di aspirazione principale 5, per cui la portata di aspirazione attraverso il passaggio di aspirazione principale 5 è controllata.

Inoltre, un getto regolato da ago conico 10 è inserito in una porzione cilindrica 9 disposta direttamente sotto la valvola del gas 7 e sporgente dal corpo del carburatore 2 verso la vaschetta 4. Un getto principale 11 è avvitato sul lato inferiore del getto regolato da ago conico 10, mentre un getto di minimo 12 è avvitato parallelamente al, e sul lato di valle del getto regolato da ago conico 10, ed un ago conico 13 è inserito in una parete di fondo della valvola del gas 7 e sporge verso il basso. L'intercapedine tra il getto regolato da ago conico 10 e l'ago conico 13 è variata in funzione della lunghezza di inserimento dell'ago conico 13 nel getto regolato da ago conico 10, per cui una portata di carburante corrispondente a variazioni dell'apertura della valvola del gas 7 è alimentata ad una porzione a Venturi

prevista tra una parete inferiore della valvola del gas 7 ed una parete inferiore del passaggio di aspirazione principale 5. Un passaggio di aria di sfiato 14 aperto verso una porzione di monte del passaggio di aspirazione principale 5 alimenta aria ad una molteplicità di fori di sfiato 15 previsti nel getto regolato da ago conico 10.

Inoltre, il corpo del carburatore 2 è anche provvisto di una porzione cilindrica 16 sporgente verso la vaschetta 4, con una intercapedine tra la porzione cilindrica 9 e la porzione cilindrica 16. Un passaggio di introduzione del carburante 17 in comunicazione con un serbatoio di carburante è previsto in corrispondenza di una porzione superiore della porzione cilindrica 16, ed una sede di valvola 18 per l'appoggio di una valvola a galleggiante 21 descritta in seguito è montata sul lato di valle del passaggio di introduzione del carburante 17.

Un galleggiante 19 nella vaschetta 4 è supportato in modo oscillante verso l'alto e verso il basso da un perno del galleggiante 20 integrale con una coppia di bracci di supporto previsti nel corpo del carburatore 2. La valvola a galleggiante 21 è montata sul galleggiante 19 in modo che la valvola a galleggiante 21 possa entrare in contatto con, e separarsi

dalla sede di valvola 18 in unione con l'inclinazione verso l'alto e verso il basso del galleggiante 19. Mentre il carburante liquido A nella vaschetta 4 sale o scende, la valvola a galleggiante 21 è portata in contatto con, o separata dalla sede di valvola 18. Così, la portata di carburante alimentata dal passaggio di introduzione del carburante 17 nella vaschetta 4 attraverso la sede di valvola 18 è regolata in funzione del livello del carburante liquido A.

Inoltre, come rappresentato nella figura 2, un dispositivo di alimentazione del carburante di avviamento 30 è disposto in vicinanza del passaggio di aspirazione di avviamento 6. Il dispositivo di alimentazione del carburante di avviamento 30 comprende un ugello di carburante di avviamento 32 sporgente verso il basso entro una camera di carburante di avviamento 31, una valvola del gas scorrevole 33 per controllare l'area di apertura del passaggio di aspirazione di avviamento 6, un ago conico 34 collegato alla valvola scorrevole del gas 33 ed inserito nell'ugello di carburante di avviamento 32, un mezzo di comando sensibile alla temperatura 35 per pilotare la valvola scorrevole del gas 33, ed un riscaldatore PTC ("positive temperature coefficient" - a coefficiente di temperatura positivo) 36 per riscaldare il mezzo

di comando sensibile alla temperatura 35. Nella condizione in cui il motore a combustione interna è arrestato ed il riscaldatore PTC 36 non è in funzione, una cera (non rappresentata) sigillata nel mezzo di comando sensibile alla temperatura 35 si contrae, e la valvola scorrevole del gas 33 e l'ago conico 34 sono ritirati verso l'alto da una molla elicoidale in compressione 37, in modo che la portata del carburante di avviamento alimentata dalla camera di carburante di avviamento 31 nel passaggio di aspirazione di avviamento 6 sia grande. Quando il motore a combustione interna è avviato o fatto funzionare ed il riscaldatore PTC 36 è in funzione, la cera si dilata premendo verso il basso la valvola scorrevole del gas 33 e l'ago conico 34 contro la forza elastica della molla elicoidale in compressione 37, in modo da ridurre la portata del carburante di avviamento alimentata; la portata del carburante di avviamento alimentata è ridotta a zero dopo che è trascorso un periodo di tempo predeterminato dall'avviamento. Il dispositivo di alimentazione del carburante di avviamento 30 è realizzato come appena descritto.

Inoltre, come rappresentato nelle figure 1 e 4, una porzione centrale di una parete di fondo del corpo della vaschetta 3 è realizzata nella forma di

una cavità che si abbassa, mentre una porzione laterale 3c della parete di fondo vicino ad un lato di una parete periferica 3b del corpo della vaschetta 3 è realizzata in modo da essere poco profonda. In modo da circondare la prima porzione laterale 3c della parete di fondo, uno sbarramento 22 di grande altezza e di larghezza limitata formante una prima porzione di partizione ed una porzione a mensola 23 formante una seconda porzione di partizione di altezza limitata e di grande larghezza sporgono verso l'alto dalla prima porzione laterale 3c della parete di fondo. Lo sbarramento 22 è provvisto di un elemento sporgente 22a che si innalza vicino ad una posizione direttamente sotto la valvola a galleggiante 21. La vaschetta 4 è suddivisa dallo sbarramento 22 e dalla porzione a mensola 23 in un serbatoio di carburante principale profondo 24 ed in un serbatoio di carburante di avviamento poco profondo 25.

Come rappresentato nelle figure da 2 a 4, la parete periferica 3b del corpo della vaschetta 3 rivolta verso il serbatoio di carburante di avviamento 25 con la porzione a mensola 23 tra loro è provvista di un passaggio di comunicazione 26 che realizza una comunicazione tra una porzione di fondo della vaschetta 4 ed una porzione di fondo della camera di

carburante di avviamento 31, ed un getto di carburante 27 è inserito a pressione nel passaggio di comunicazione 26. Inoltre, è previsto un passaggio di aria 28 (vedere figura 2) che realizza una comunicazione tra una porzione superiore della vaschetta 4 ed una porzione superiore della camera di carburante di avviamento 31. L'estremità di monte del passaggio di comunicazione 26 sbocca sul lato superiore della superficie superiore della porzione a mensola 23, come rappresentato nelle figure 4 e 5. Uno spurgo 29 è previsto in corrispondenza di una porzione di fondo del serbatoio di carburante principale 24, ed impurezze e simili nel serbatoio di carburante principale 24 sono scaricate attraverso lo spurgo 29.

La forma di attuazione rappresentata nelle figure è realizzata come precedentemente descritto. Pertanto, in un funzionamento normale del motore a combustione interna, la cera nel mezzo di comando sensibile alla temperatura 35 è riscaldata in modo da dilatarsi, per cui la valvola scorrevole del gas 33 e l'ago conico 34 sono premuti verso il basso, per cui l'alimentazione del carburante di avviamento nel passaggio di aspirazione di avviamento 6 è interrotta. La maggior parte del carburante alimentato dal passaggio di introduzione del carburante 17 attraver-

so la valvola a galleggiante 21 nel serbatoio di carburante di avviamento 25 direttamente sotto il passaggio 17 scorre sopra la porzione a mensola 23 per essere alimentata nel serbatoio di carburante principale 24. Così, il carburante in una portata corrispondente allo strozzamento della valvola del gas 7 esce attraverso il getto regolato da ago conico 10 nel passaggio di aspirazione principale 5, dove si miscela con l'aria di aspirazione formando una miscela gassosa.

Al momento dell'avviamento del motore a combustione interna, la cera nel mezzo di comando sensibile alla temperatura 35 è raffreddata dall'aria ambiente in modo da contrarsi, per cui la valvola scorrevole del gas 33 e l'ago conico 34 sono tirati verso l'alto, permettendo l'alimentazione del carburante di avviamento nel passaggio di aspirazione di avviamento 6. Pertanto, anche se il carburante nel serbatoio di carburante principale 24 e nel serbatoio di carburante di avviamento 25 nella vaschetta 4 è evaporato a causa di un lungo periodo di inattività e la quantità di carburante residuo è estremamente piccola, il carburante alimentato nel passaggio di introduzione del carburante 17 simultaneamente all'operazione di avviamento è immediatamente scaricato attraverso la

valvola a galleggiante 21 nel serbatoio di carburante di avviamento 25, quindi il carburante che scorre sopra la porzione a mensola 23 è alimentato attraverso il passaggio di comunicazione 26 nella camera di carburante di avviamento 31, ed il carburante nella camera di carburante di avviamento 31 è alimentato attraverso l'ago conico 34 nel passaggio di aspirazione di avviamento 6; come risultato, il motore a combustione interna può iniziare immediatamente a funzionare.

Inoltre, dopo l'avviamento, viene alimentata energia elettrica al riscaldatore PTC 36 in modo da riscaldare la cera nel mezzo di comando sensibile alla temperatura 35. In conformità con la dilatazione della cera per riscaldamento, la portata del carburante di avviamento alimentato nel passaggio di aspirazione di avviamento 6 si riduce, ed infine si riduce a zero dopo un periodo di tempo predeterminato.

Inoltre, anche se impurezze presenti nel carburante e carburante deteriorato a causa dell'evaporazione di carburante durante un lungo periodo di inattività rimangono nel serbatoio di carburante di avviamento 25, essi sono allontanati per trascinamento dal carburante alimentato dal passaggio di introduzione del carburante 17 attraverso la valvola a gal-

leggiante 21 nel serbatoio di carburante di avviamento 25, e scorrono sopra la porzione a mensola 23 nel serbatoio di carburante principale 24, per essere scaricati attraverso lo spurgo 29. Pertanto, è possibile evitare che si verifichi intasamento nel sistema di alimentazione del carburante, ed è possibile ottenere un avviamento ed un funzionamento regolari.

Inoltre, il passaggio di comunicazione 26 sbocca lateralmente rispetto alla direzione di flusso del carburante che scorre dal serbatoio di carburante di avviamento 25 sopra la porzione a mensola 23 nel serbatoio di carburante principale 24. Pertanto, la possibilità che le impurezze ed il carburante deteriorato contenuti nel carburante che scorre sopra la porzione a mensola 23 nel serbatoio di carburante principale 24 siano trascinati nel passaggio di comunicazione 26 è estremamente bassa, e l'avviamento del motore a combustione interna può essere eseguito con maggiore sicurezza.

Mentre, nella forma di attuazione rappresentata nelle figure da 1 a 5, il serbatoio di carburante di avviamento è stato disposto in modo da provocare l'alimentazione di carburante fresco nella vaschetta, sarà ora descritta una forma di attuazione dell'invenzione come definito nella rivendicazione 4, che è

rappresentata nelle figure da 6 ad 8.

Questa forma di attuazione è diretta ad assicurare che il carburante fresco alimentato nella vaschetta 4 sia positivamente guidato verso il serbatoio di carburante principale 24. Componenti uguali a quelli della forma di attuazione rappresentata nelle figure da 1 a 5 sono indicati con gli stessi simboli utilizzati per indicare i componenti nella forma di attuazione rappresentata nelle figure da 1 a 5.

Nella forma di attuazione rappresentata nelle figure da 6 ad 8, è previsto un passaggio di carburante 38 che si estende dalla porzione di fondo del serbatoio di carburante di avviamento 25 verso la porzione di fondo del serbatoio di carburante principale 24 che è disposta direttamente sotto il getto principale 11.

Poiché la forma di attuazione rappresentata nelle figure da 6 ad 8 è realizzata come precedentemente descritto, il carburante fresco scaricato dalla valvola a galleggiante 21 nel serbatoio di carburante di avviamento 25 al momento dell'avviamento del motore scorre sopra la porzione a mensola (seconda porzione di partizione) 23 ed è immediatamente alimentato attraverso il passaggio di comunicazione 26 alla

camera di carburante di avviamento 31. Anche nella condizione in cui la valvola del gas 7 non è aperta in misura sufficiente, il carburante necessario per avviare il motore è alimentato dalla camera di carburante di avviamento 31 nel passaggio di aspirazione principale 5 attraverso l'ugello di carburante di avviamento 32, la valvola scorrevole del gas 33 ed il passaggio di aspirazione di avviamento 6. Simultaneamente, il carburante fresco nel serbatoio di carburante di avviamento 25 scorre vigorosamente attraverso il passaggio di carburante 38 nella porzione di fondo della vaschetta 4 che è disposta direttamente sotto il getto principale 11, in modo che il carburante deteriorato che ristagna nella porzione di fondo della vaschetta 4 sia allontanato per spruzzatura, ed il carburante fresco di buona qualità è immediatamente alimentato attraverso il getto principale 11 nel passaggio di aspirazione principale 5. Come risultato, la caratteristica di avviamento del veicolo subito dopo l'avviamento del motore è migliorata.

Inoltre, come rappresentato nella figura 6, la porzione di fondo del serbatoio di carburante di avviamento 25 è più alta delle estremità inferiori del getto principale 11 e del getto di minimo 12 di

α e β , rispettivamente, e la porzione di fondo del serbatoio di carburante principale 24 è disposta in posizione più bassa delle estremità inferiori del getto principale 11 e del getto di minimo 12. Come risultato, il passaggio di carburante 38 è lungo, e la portata del carburante che scorre dalla porzione di fondo del serbatoio di carburante di avviamento 25 nella porzione di fondo del serbatoio di carburante principale 24 attraverso il passaggio di carburante 38 è elevata. Così, il carburante deteriorato che ristagna nella porzione di fondo del serbatoio di carburante principale 24 è allontanato vigorosamente per spruzzatura in modo più agevole.

RIVENDICAZIONI

1. Sistema di alimentazione del carburante per un carburatore comprendente un serbatoio di carburante principale per alimentare un carburante in una vaschetta ad un passaggio di aspirazione principale, un serbatoio di carburante di avviamento poco profondo disposto in posizione adiacente al serbatoio di carburante principale suddetto e disposto sul lato inferiore di una luce di alimentazione del carburante per alimentare il carburante alla vaschetta suddetta in funzione della variazione del livello del carburante liquido nella vaschetta suddetta, ed un dispositivo di alimentazione del carburante di avviamento per alimentare il carburante nel serbatoio di carburante di avviamento suddetto ad un passaggio di aspirazione di avviamento, in cui il serbatoio di carburante principale suddetto ed il serbatoio di carburante di avviamento suddetto sono suddivisi l'uno dall'altro da una prima porzione di partizione alta e da una seconda porzione di partizione bassa, ed una estremità di monte di un passaggio di carburante di avviamento che si estende dal serbatoio di carburante di avviamento suddetto al dispositivo suddetto di alimentazione del carburante di avviamento sbocca su una superficie superiore e/o sul lato superiore della

seconda porzione di partizione suddetta.

2. Sistema di alimentazione del carburante per un carburatore secondo la rivendicazione 1, in cui la porzione di un bordo superiore della prima porzione di partizione suddetta che si trova quasi direttamente sotto la luce suddetta di alimentazione del carburante è rialzata.

3. Sistema di alimentazione del carburante per un carburatore secondo la rivendicazione 1, in cui la superficie superiore suddetta della seconda porzione di partizione suddetta è larga, e l'estremità di monte suddetta del passaggio di carburante di avviamento suddetto sbocca su una porzione disposta in una direzione che interseca la direzione di flusso del carburante che scorre dal serbatoio di carburante di avviamento suddetto nel serbatoio di carburante principale suddetto.

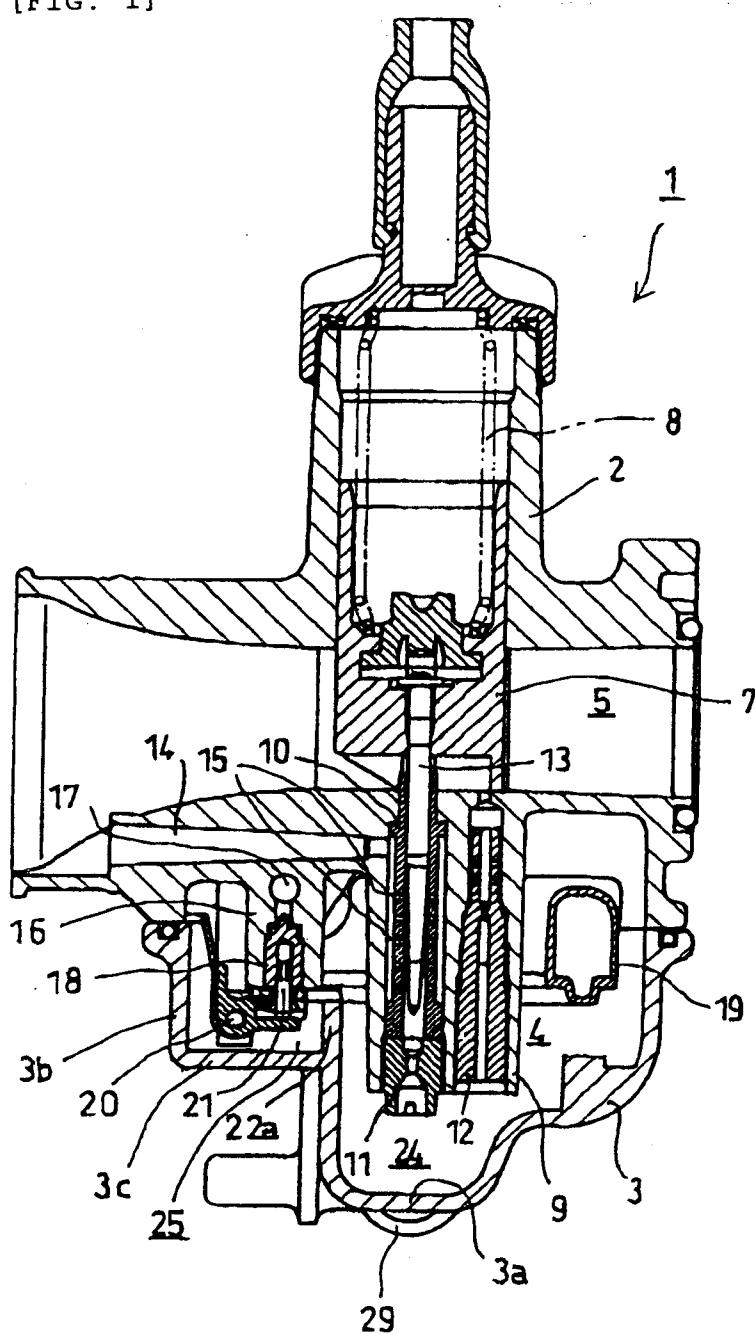
4. Sistema di alimentazione del carburante per un carburatore comprendente un serbatoio di carburante di avviamento disposto sul lato inferiore di una luce di alimentazione del carburante per alimentare un carburante in una vaschetta in funzione dell'abbassamento del livello del carburante liquido nella vaschetta suddetta, in cui una porzione di fondo del serbatoio di carburante di avviamento suddetto è di-

sposta sopra una porzione di fondo di un serbatoio di carburante principale, ed è previsto un passaggio di carburante che si estende obliquamente dalla porzione di fondo del serbatoio di carburante di avviamento suddetto verso la porzione di fondo del serbatoio di carburante principale suddetto disposto sul lato inferiore di un getto principale e/o di un getto di minimo.

PER PROCURA
Eugenio Deubroj

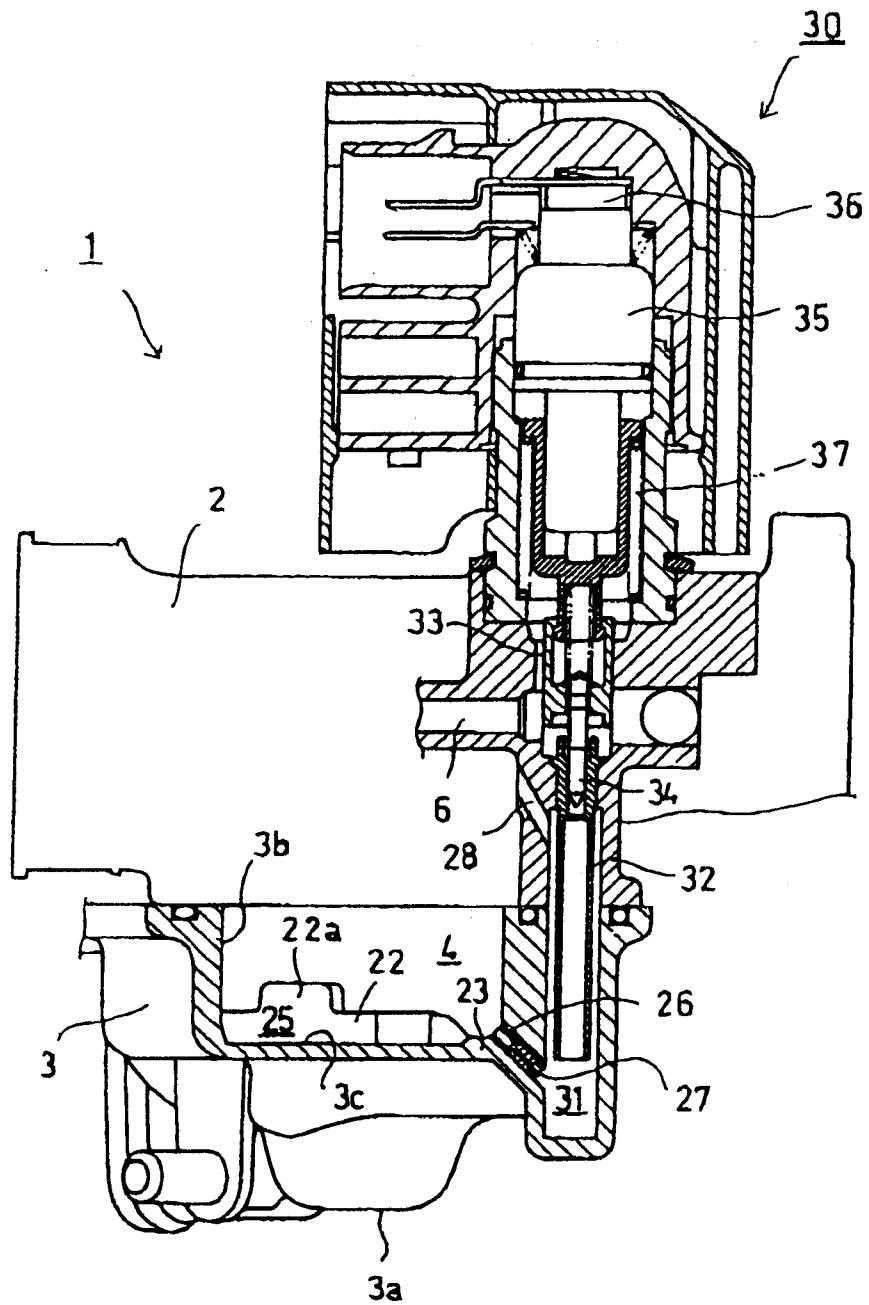
T0 2001A 000348

[FIG. 1]



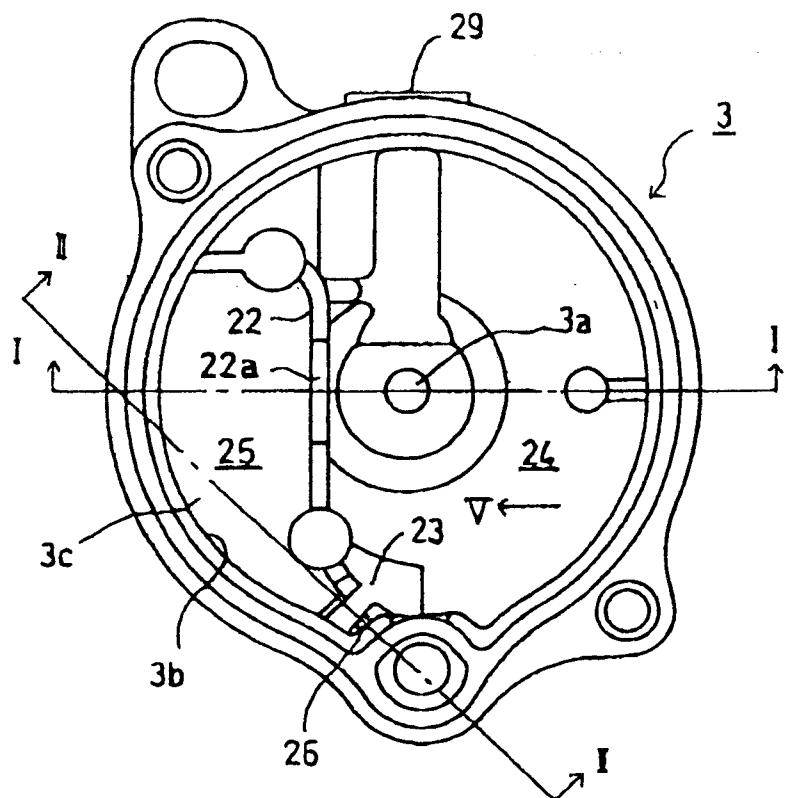
Edgardo Deambrogi
EDGARDO DEAMBROGI
(scr. No. 931B)

[FIG. 2]



[FIG. 3]

TO 2001A000348

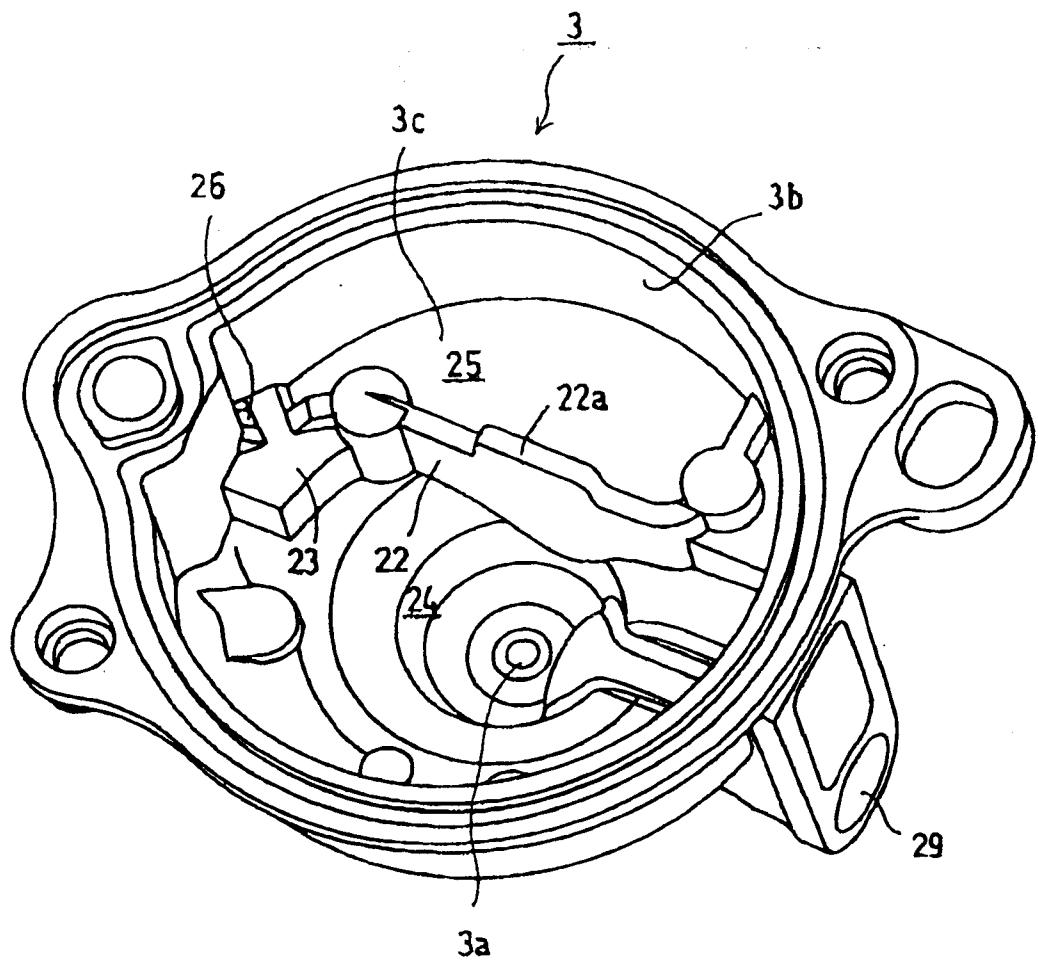


C. C. A. A.
Carlo

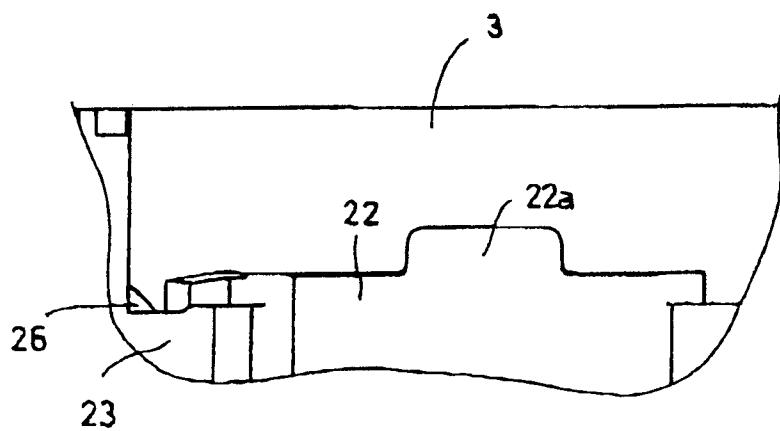
Eigano Octobre 2001

TO 2001A 000348

[FIG. 4]



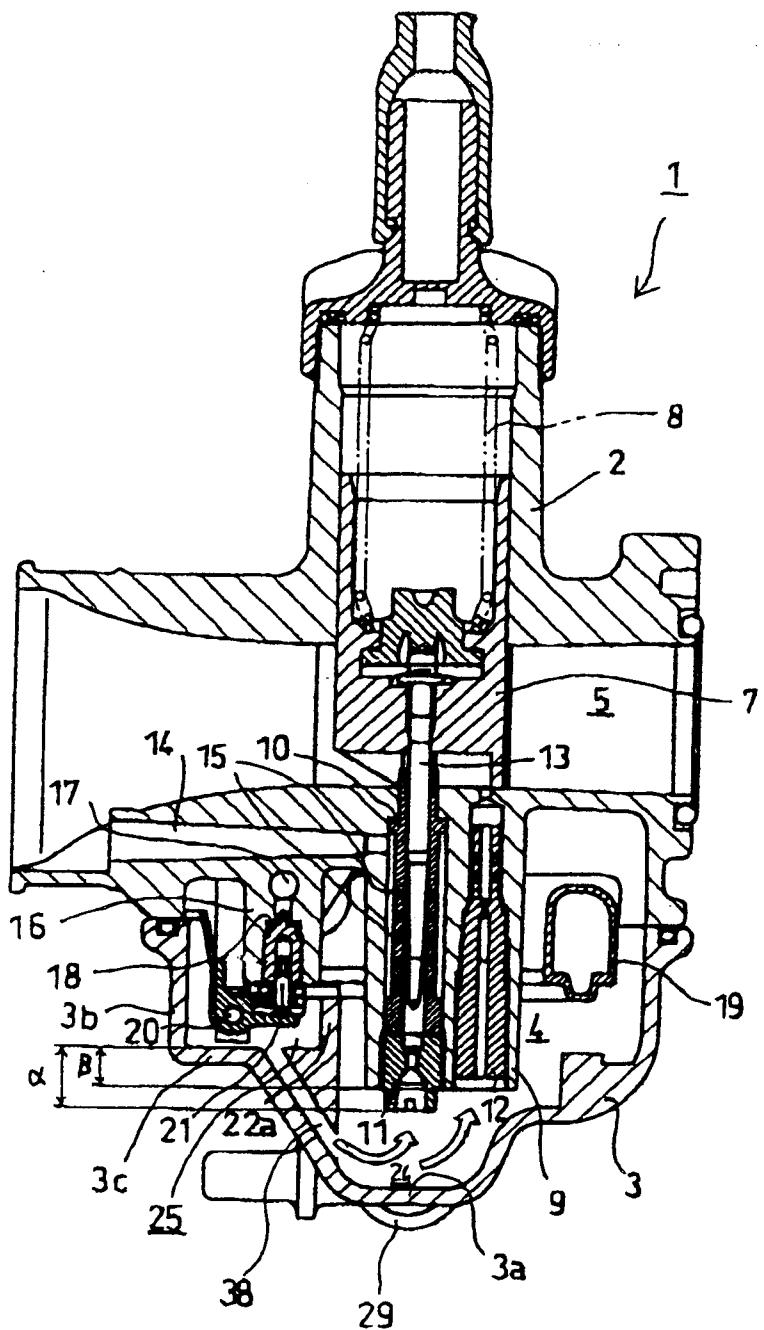
[FIG. 5]



Eugenio De Santis

TO 2001A 000348

[FIG. 6]

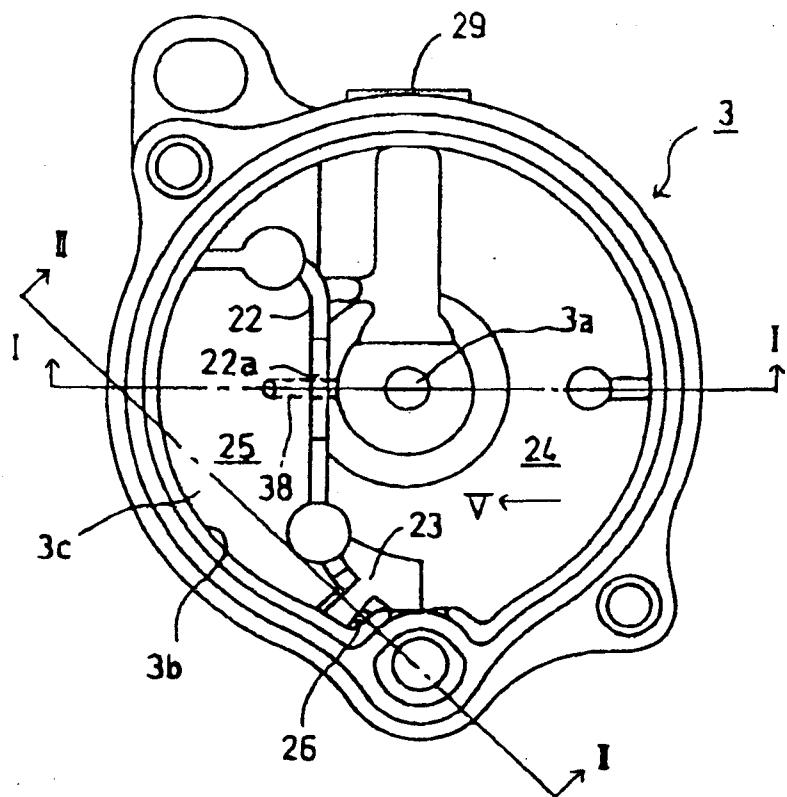


C.C.M.A.
Torino

Eugenio Deambrogi
EDGARDO DEAMBROGI
(Iscr. No. 931B)

TO 2001A 000348

[FIG. 7]

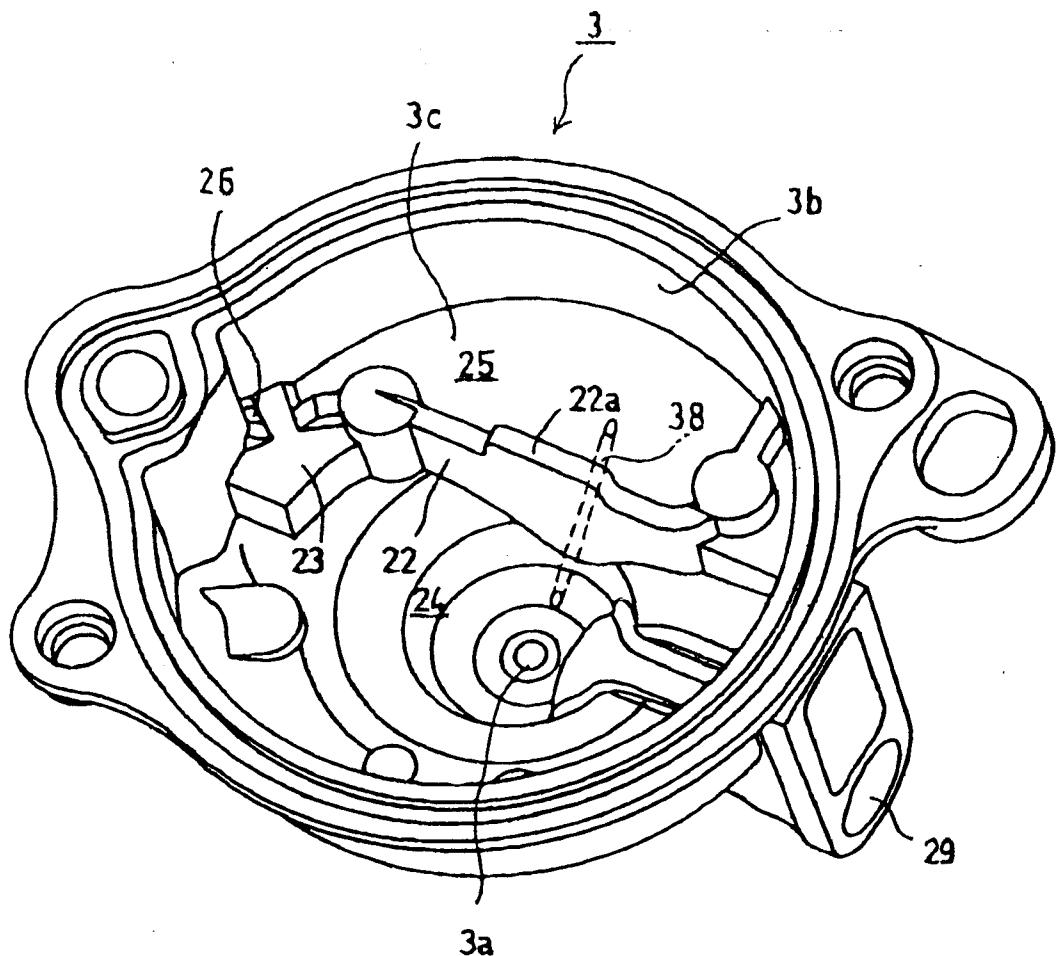


SEARCHED
INDEXED
SERIALIZED
FILED
JULY 1 2001
U.S. PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Elgar D. Lubow

10 2001 A 000348

[FIG. 8]



J.P.

Eugenio Letendre Jr.