

KRALJEVINA SRBA, HRVATA I SLOVENACA

UPRAVA ZA ZAŠTITU

INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 46 (1)

IZDAN 10. marta 1923.



# PATENTNI SPIS BR. 745.

**René Charles Wattellier, Samoïs na Seni, Francuska.**

Ekonomizer goriva za eksplozivne motore.

Prijava od 17. juna 1921.

Važi od 1. aprila 1922.

Pravo prvenstva od 23. juna 1920. (Francuska).

Predmet ovog pronalaska jeste ekonomizer goriva za eksplozivne motore, koji bi dopustio automatsko dobijanje sve većeg i većeg povratka vazduha u prijemni kanal motora niz ventil, u meri kojom bi ga on učinio otvorenijim, na način kojim bi se dobilo bolje korišćenje gasa i radi ekonomije u trošenju karburata.

Karakteristika ovog ekonomisera nalazi se u tome što će on sadržavati jednu odredjenu kutiju montiranoj na prijemnom kanalu motora, između ventila i čepa, imajući nozdrvu (grlič) za povratak vazduha, koja će moći više ili manje biti otvorena (zapušena) pomoću jednog obrtnog točkića ili zapušača sa probušenom rupom i povezanim vilkim prenosom sa upravljajućim organom ventila.

Druga karakteristika biće opisana u sledećem.

Na priloženim crtežima datim kao primer: Sl. 1 jeste vertikalni presek ekonomizera uz osu, sa suštinom pronalaska.

Sl. 2 jeste izgled plana odosgo sa podignutom kapićom.

Sl. 3 jeste drugi izgled plana odozgo.

Sl. 4 pokazuje aparat montiran na luli za udisavanje vazduha.

Sl. 5 jeste presek uz osu, koji odgovara

onom sa sl. 1 pokazujući modifikovanu konstrukciju.

Sl. 6 jeste šematički izgled plana aparata, koji ima da objasni njegovo funkcionisanje.

Kao što pokazuje sl. 1 do 4, aparat sadrži jednu kutiju 1, snabdevenom sa jednim čepom 5a, kojim se on zašćatkuje na stojilištu 6 (sl. 4) predviđenom na prijemnom kanalu 7 motora, u jednoj taćci postavljenoj između ventila 23 i čepova. Matica od šrafa osigurava pričvršćenost. Dno 4 kutije probušeno je jednom rupom 5, koja prolazi čep 5a, i kojim prolazi vazduh u kanal 7. Ova kutija 1 pokazuje jedno okruglo izdubljenje 9 u kom se može okrenuti točkić zapušač ili koturić 2. Dno ovog udubljenja 9, načinjeno je očevidno okruglo 10 zbog slabe dubine. Na kutiji učvršćena je sa četir šrafa 11 kapića 12, probušena sa rupama 13, za prolazak vazduha i snabdevena sa grbom 14 radi sprovođenja iskrivljenog kabla 15.

Točkić zapušač ili koturić 2, pričvršćen je jednim šrafom centralnog učvršćenja 16, na dnu kutije 1. Ovaj koturić daje rupi uzdužan oblik 17 (sl. 2), stavljajući se na rupi 5 kutije 1 u položaju otvaranja aparata. Koturić je pokretan radi osiguranja zaustavljanja i on je stalno povraćan u položaj zatvaranja jed-

4. DIN.

nom pločicom pokretača 18, učvršćenom jednim delom na poluzi 19 zajedničkom sa pomenutim koturićem i centralnoj na njenu osu 16i podupretoj s druge strane na glavici 20, učvršćenom na kapici 12. Pokretač 21 ima četiri grane učvršćenih sa četiri šrafa 11 sa učvršćenja kapice 12 na pobočnim pregradama kutije 1, naslanjajući se sa svojim sredinama na glavu šrafa centralnog učvršćenja 16 koturića i održavajući ovog stalno odupirući se podu kutije 1. Gde je poluga 19 koturića 2 učvršćen je gibak kabl 15 upravljača, privezan drugim delom na polugu upravljača 22 (sl. 4) ventila 23 karburatora. Radi slobodnog kretanja poluge 19, koja se kreće po jednom delu kruža i radi ograničenja njenog kretanja kao što je pokazano na sl. 2 i 3, na višem kraju koji odgovara 24 bočnoj pregradi kutije urezano je jedno prikladno udubljenje.

Felon 3 učvršćen je na pobočnoj pregradi kutije 1 noseći jednu klateću polugu 25, koja dozvoljava da se opsedne poluga 19 koturića 2 u položaju zatvaranja i ova je pomoću vitkoga kabla 26 učvršćena na dršci 27 klateće poluge 25 i završeno dugmetom 28 upravljača.

Funkcionisanje aparata je kao sledeće:

Kad je aparat u miru (položaj zatvaranja) kružić 2 zapušava rupu 5 kutije 1. U meri, kojom se oslanja na ubrzaču kružić 2, dejstovao polugom upravljača 22 ventila 23 karburatora pomoću posrednog vitkog kabla 15 i poluge 19, povučen je u pravcu strele 6 (sl. 2 ili 3) i njegova izdužena rupa 17 postavlja se na rupi 5 kutije 1, dopuštavajući postupno pristup vazduha jače i jače, dok je rupa 5 otkrivena i ventil 23 otvoren.

Na konstrukciji predstavljenoj sl. 5 i 6, kutija -a- ekonomisera zatvorena je dnom -d- koje nosi šrafasti grlič sa čepom -dl- probušenim rupom -j-. Ovaj grlič sa čepom služi da prima maticu šrafa -e-, koturić -f- i kao u ranijoj konstrukciji ima učvršćeni aparat na prijemnom kanalu motora. Na dnu -d- kutije, okreće se krug zatvarača ili koturića -h-, koji je pažljivo pokretan na dnu -d- i oslanjan na njemu delom sa valjkom -g-.

Krug zatvarača ili koturića -h- probušen je jednom rupom -m- izduženog oblika, koja se može postaviti naspram kružne rupe -j-. Koturić -h- upravljen je vitkim kablom -k- koji polazi na otpust -n- i povezan je sa ubrzačem ili drugim organom, koji upravlja ventil motora. Spiralno dno -i- učvršćeno je na osovini koturića -h- koji uklanjajući podupirač sa dna -a- teži da vrati koturić -h- u njegov zatvoren položaj. Zahvaljujući opi-

sanom mehanizmu pristup naknadnog vazduha u prijemni kanal može se postići u meri u kojoj se otvara ventil onako kako je gore opisano.

Pored toga aparat je snabdeven jednim dispozitivom kojim se svaki čas može menjati uglovni položaj zatvarajućeg kotura -h- u kutiji tako da se umanji količina primljenog vazduha. Zbog toga kabl za upravljanje -k- prelazi preko jednog nepomičnog kotura -c- i jednog zategnutog kotura -l-. Zatežući kotur -l- je namešten na poklopac -b-, koji se može okretati na osovini nepomičnog kotura -c-. Poklopac -b- može se klatiti u pravcu strelice 6 (sl. 6) pomoću vitke žice -p- kojom se upravlja gvozdenom ručicom -b- pričvršćenom na osovini karnera u pravcu ili u patosu kola. Ovo pomera kotur -l- po liniji jednog kružnog luka, tako da ovaj zateže kabl -k- i proizvodi okretanje kotura zatvarača -h-, što povećava prolaz za vazduh kroz otvor -j- i prozor -m-, kada se povuče kabl -k-. Prozor -m- je izračunat tako da ostavlja motoru svu njegovu gipkost kad se uvede količina vazduha srazmerno datim gasovima. Zahvaljujući gvozdenoj ručici -q- i ma kakvo bilo upravljanje motora, kondukter može dovesti otvor -m- kružića -h- na potrebnu razdaljinu od otvora -j- i aparat produžava da radi automatski. Dakle ima ce trenutno i praktično određivanje količine potrebnog vazduha motoru.

Zadatak ovog aparata je da ostvari štednju karburatora a da povećá gipkost i jačinu motora. Sem toga on dopušta da se za jedan isti motor upotrebe razna goriva: benzin, benzol, petrol ili alkohol, jer aparat daje trenutno određivanje.

Razume se da pronalazak nije ograničen samo na gore opisani i predstavljeni konstruktivni raspored, koji se može menjati ali bez odvajanja op principa pronalaska.

Tako na primer može se zategnuti kotur -l- zameniti svakim drugim pogodnim zatežućim sistemom.

#### PATENTNI ZAHTEVI:

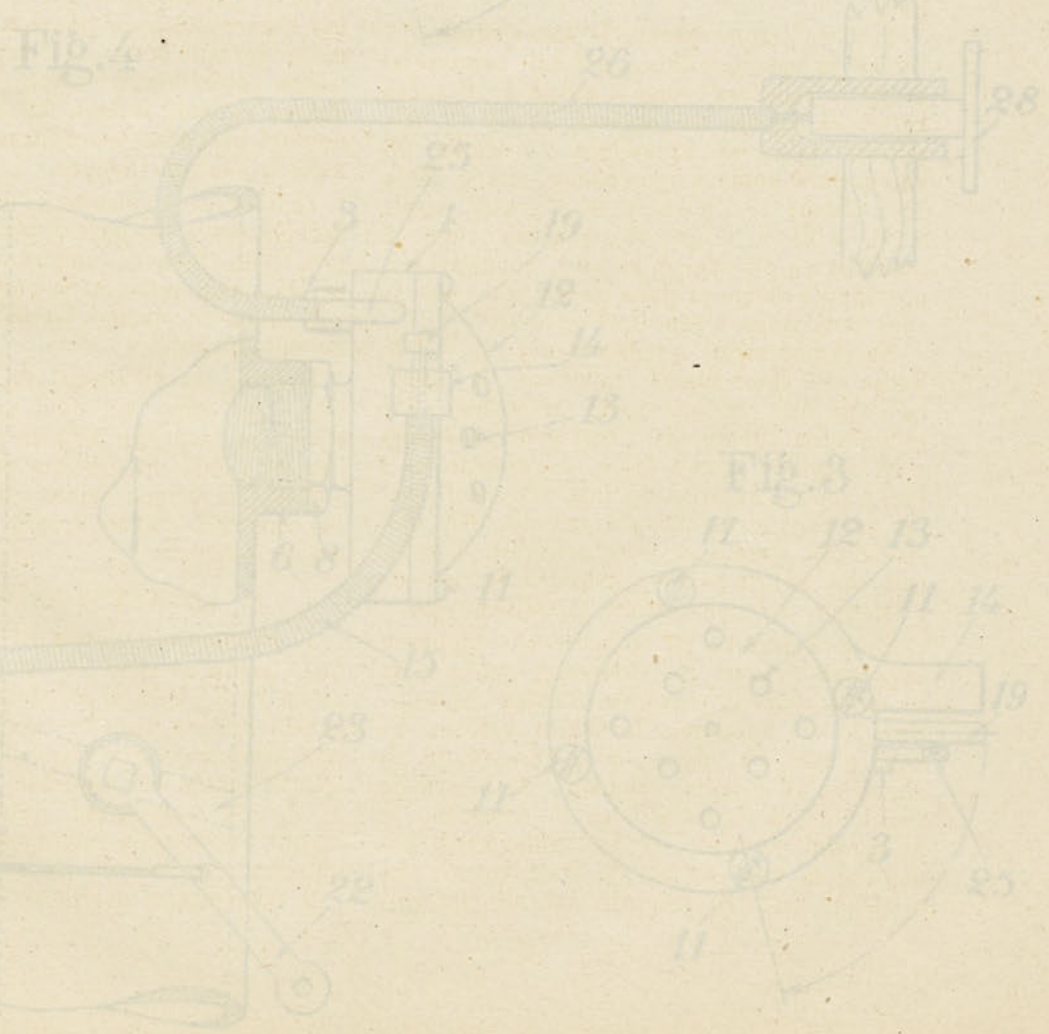
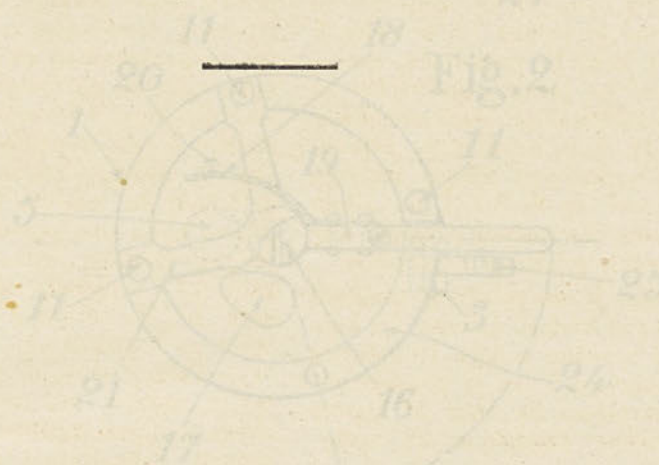
1. Ekonomizer goriva za eksplozivne motore, naznačen time što sudrži jednu određenu kutiju koja je montirana na prijemnom kanalu motora između ventila i čepa, imajući nozdrvu za povraćaj vazduha, koja može više ili manje biti zapušena jednim kružićem ili obrtnim sapušačem, probušenim jednom rupom i povezanim vitkim prenosom s upravljačkim organom ventila.

2. Ekonomizer goriva po zahtevu 1 nazna-

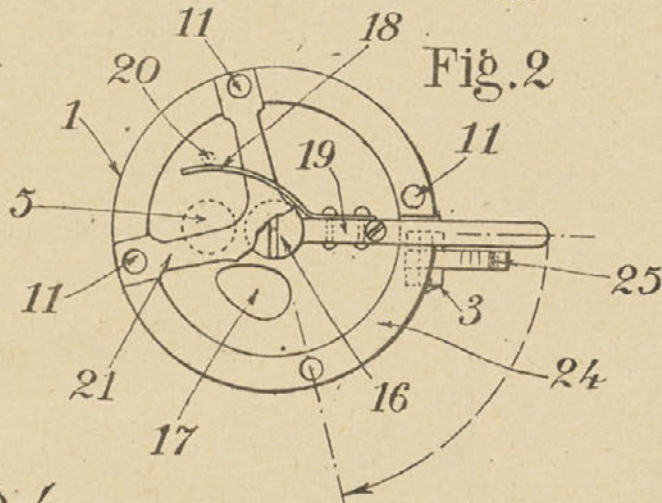
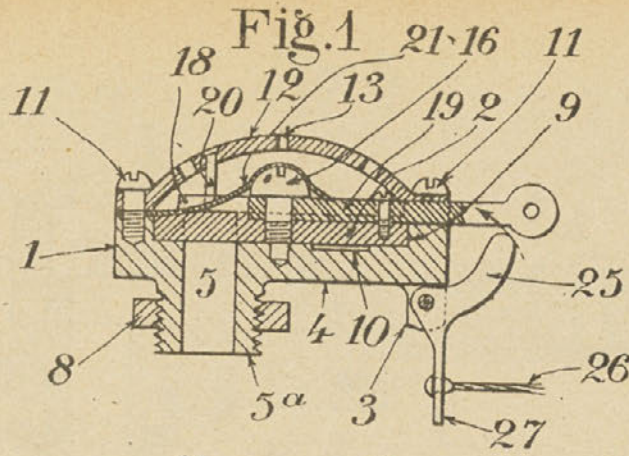
čen time što se kružni zapušač može učvrstiti u položaju zatvaranja posrestvom jednog vitkog prenosa.

3. Ekonomizer goriva prema zahtevu 1 naznačen time što jedan zatežujući točak ili odgovarajući organ, koji se po volji može po-

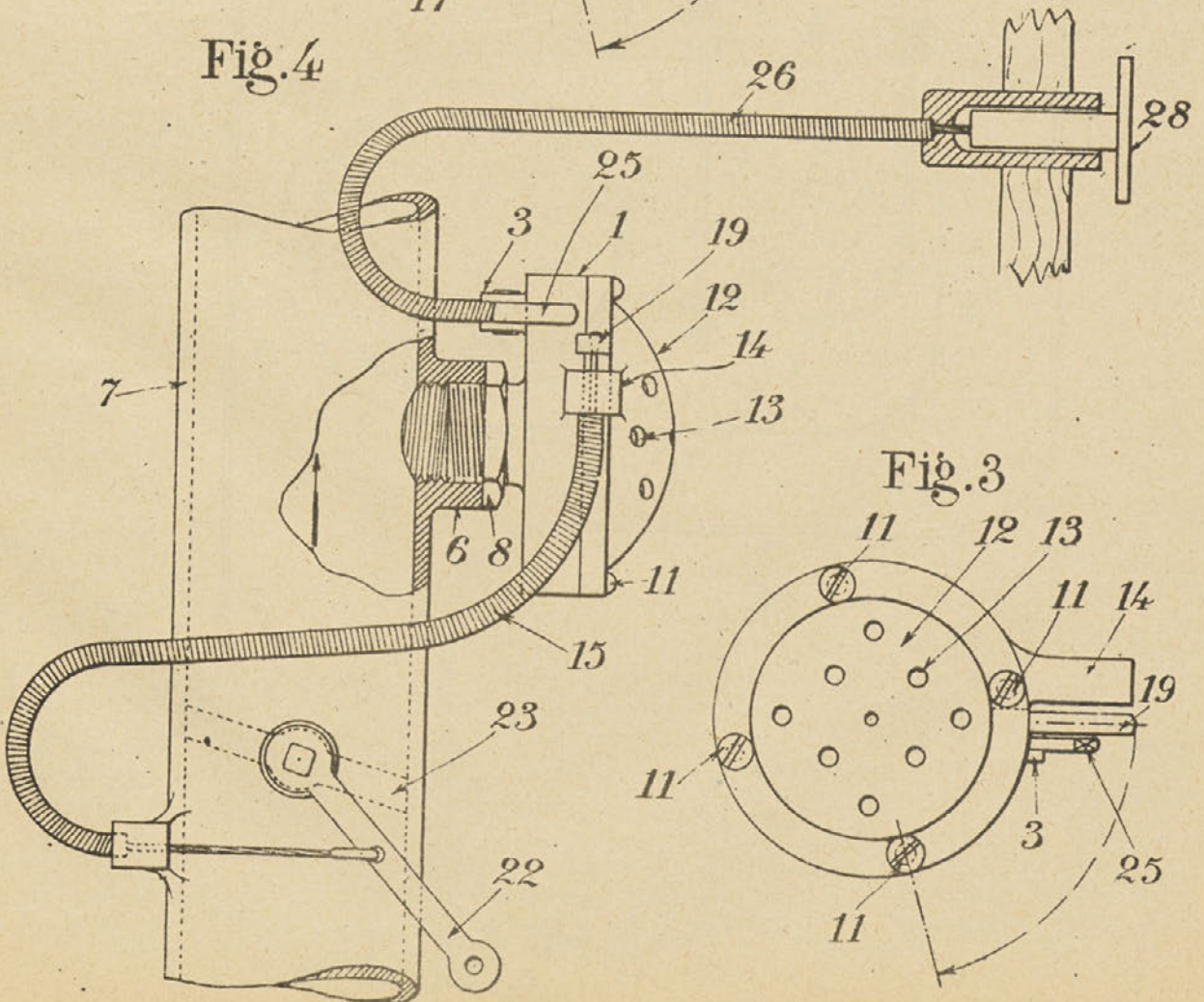
kretati, na primer pomoću jednog vitkog prenosioca koji zatvara kotur, upravlja na takav način, da prema želji menja uglovni položaj ovog kotura u kutiji, dozvoljavajući u isto vreme upravljanje ubrzačem, koji kreće ventil.







**Fig. 4**



**Fig. 3**

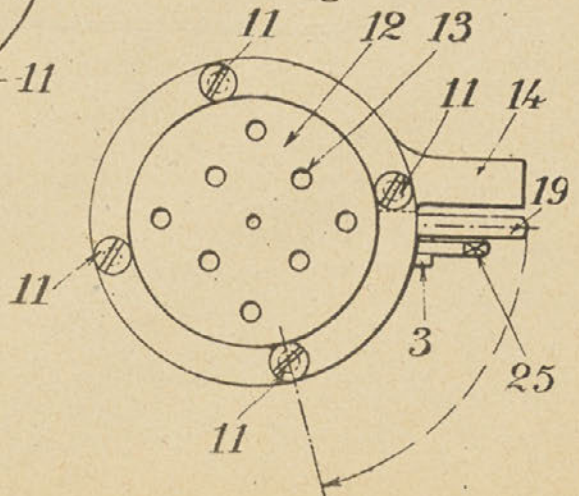




Fig. 5

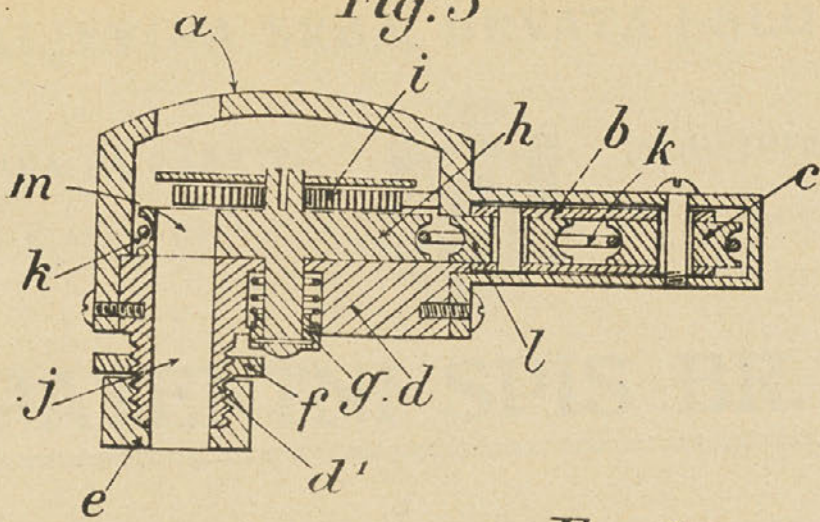


Fig. 6

