



MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña

a la

solicitud de una patente de invención por veinte años en España a favor de la Sociedad KEN CRIP CORPORATION domiciliada en 40 Rector Street NEW YORK (EE.UU.)

por

PERFECCIONAMIENTOS EN LOS CARBURADORES

===== cCc v=====

Esta invención se refiere a perfeccionamientos en los carburadores para motores de combustión interna y a un método y aparato para crear y mantener un vacío, que se utilizara en relación con los indicados perfeccionamientos, y para otros fines.

Los objetos y las ventajas de la invención, serán explicados detalladamente en la siguiente descripción aunque se pueda cambiar algo los detalles de la construcción, sin salirse del principio dominante.

La figura 1 es una vista del carburador según la presente invención en corte longitudinal agrandado.

La figura 2 es una vista lateral del mismo, parte en corte.

La figura 3 es una vista lateral opuesta.

La figura 4 una vista de planta del carburador.

La figura 5 es un corte según la línea 5-5 de la fig. 1, mirando hacia abajo, estando omitidas algunas piezas exteriores.

La figura 6 muestra la válvula de aire y el gicleur o pulverizador en la posición de cierre, siendo esta vista en corte siguiendo la línea 5-5 y línea 6-6 de la figura 1.

Las figuras 7, 8, 9, 10, y 11, muestran los medios de admitir y regular la entrada de gasolina en el carburador y



Las figuras 12 y 13 son vistas en corte que explican el método de crear el vacío arriba mencionado.

1 indica una envoltura tubular que tiene un taladro longitudinal 2, abierto por ambos extremos, y dentro una válvula 3. Esta válvula está soportada sobre un árbol rotativo transversal 6 que gira en los cojinetes en la envoltura 1. La válvula encierra una cámara 7 y tiene una ranura de salida 8. El árbol 6 tiene orificios 9 y un conducto 10 a través del cual pasan gasolina y aire a la cámara 7 y salen por la ranura 8 al taladro 2. Por lo tanto dicha válvula 3 sirve de válvula de regulación aire y también de pulverizador de gasolina, ambos combinados.

Esta válvula tiene la forma de una esfera aplastada consistente en dos mitades 11 sujetas la una a la otra por un borde con un borde por una tuerca 12 que pasa por el árbol 6, estando ahucados los bordes de cada mitad con el fin de permitir que queden sujetos sobre el árbol 6, con sus bordes en contacto, salvo en el sitio donde se ha previsto la ranura 8. Se encuentra esta ranura en un lado de la válvula. El diámetro de esta válvula medido a través de los bordes en contacto de las mitades 11, es mayor que el diámetro que coincide con la tuerca 12. El diámetro ecuatorial está indicado por una línea de puntos E en las figuras 1 y 6, y el diámetro polar por una línea de puntos P en la figura 5. Cuando se gira la válvula a la posición indicada en la figura 5, con el diámetro P transversal al taladro 2, abre el taladro y permite al aire pasar de lleno a través; pero, si se la gira colocando su plano ecuatorial a través del taladro, la válvula 3, cerrará o casi cerrará el taladro, reduciendo al mínimo el aire. Cuando ocupa la válvula 3 la posición indicada en la figura 6, estará separada del taladro 2 por un pequeño espacio anular 13, el cual será considerablemente mayor al abrir la válvula, como se ve en las fig. 1



5. En un extremo el arbol 6 esta encajado en el soporte 14 y en el extremo opuesto, gira en otro soporte 15.

La valvula 3 permite que pase mas y mas aire en proporcion al grado de desplazamiento angular de esta valvula, desde la posicion que se indica en la figura 6 hasta la de la fig. 1; es decir, al girar la valvula de la posicion indicada en la figura 6, 45° hacia la posicion completamente abierta, permite que pase dos veces mas aire que cuando esta girada hasta 22 1/2 °, y cuando esta girada en 00° hasta la posicion completamente abierta, permite que pase dos veces mas aire que cuando esta 45° grados; asi, se aumenta o se disminuye la cantidad de aire que pasa a traves de la envoltura 1 en la misma relacion que la distancia angular de la valvula hacia o de la posicion que se indica en la figura 6, se aumenta o disminuye.

Una parte del arbol 6, la que contiene el conducto axial 10, se ensancha en el exterior de la envoltura 1 a fin de suministrar una cabeza 16, que tiene un borde 17; formando una pieza en forma de taza que constituye una seccion de la valvula que regula la gasolina suministrada al carburador. Se representa completamente esta valvula en las figuras 1,7,8,9,10 y 11. El borde 17 del disco 16 consiste en dos partes 18 y 19, siendo de mangos altura la parte 18 que la parte 19, con el fin de proveer salientes 20. La otra seccion de esta valvula, esta provista de un disco similar 16, rigido solidario con el eje ~~axial~~ 6A en alineamiento con la parte principal del arbol 6, comprendiendo como antes el borde 17, dos partes 18 y 19 de profundidades desiguales, para para proveer los salientes 20. Por lo tanto, al unirse las secciones como se indica en las figuras 1,8,9,10 y 11 con los salientes 20, de una, encajando en los salientes 20 de la otra, al girar la valvula 3, tienen que girar intimamente unidas. En la parte 19 del borde 17, en el disco 16, unida al eje 6A, esta cortada una cavidad 21, comenzando en el punto a (fig 7) y extendiendose a lo largo de una linea recta



diagonal b, hasta un saliente c, teniendo de extensión la cavidad alrededor de 90° y con el punto a y saliente c equidistantes de los dos salientes 20. De aquí que cuando se juntan las dos secciones, permite la cavidad una comunicación con el interior de la válvula, de suerte que esta cavidad sirve de entrada de gasolina. En su extremidad externa la prolongación 15 tiene su rosca 22 que encaja a tornillo con un elemento perforado 23, entre el cual y el soporte 15, esta sujeta una arandela 24. Este elemento esta perforado y sirve de soporte para el eje 6A.

La prolongación 15, tiene una derivación 25 que recibe en su extremidad externa un enchufe 26 para unir un conducto de entrada de gasolina 27 que tiene un taladro 28, Véase fig. 2. El taladro 28 conduce a una abertura de entrada 29 en la prolongación 15 y cuando la cavidad 31 descubre la entrada 29, la gasolina puede entrar en la válvula, que regula la gasolina en la prolongación 15 y desde aquí, por el conducto 10, a través de los pulverizadores 9. En la práctica, los bordes de las dos secciones de esta válvula están ligeramente separados, como se indica en las fig. 1, 8, 9, y 11. Dentro de la válvula se encuentra un muelle de compresión que tiende a separar estas secciones.

La figura 7 indica dos secciones de la válvula que regula la gasolina antes de ser acopladas; mientras que la figura 8, muestra estas dos secciones acopladas, con el orificio de entrada 27 en la parte superior. La derivación 25 está en ángulo recto al taladro 2, de manera que cuando la envoltura 1 se encuentra vertical tanto la prolongación 15 como la derivación 25, están horizontales y el conducto 27 comunica con la válvula de regulación de gasolina por el lado correspondiente a la prolongación 15. El lugar del conducto 27 está indicado en la figura 8; pero, cuando la válvula 3 cierra tanto como es posible el taladro 2 la válvula de regularización de gasolina tendrá el punto a de la ranu-



ra 21 en línea con el conducto 27, fig. 9. -Nada de gasolina o solamente lo bastante para no producir ningún efecto, puede entrar en el carburador. Sin embargo a medida que la valvula 3 se gira para llevar su eje polar mas y mas transversal al taladro 2, el borde diagonal b de la cavidad 21, pasara a traves de la entrada 29, y expondra mas de la superficie del taladro 28, admitiendo asi mas gasolina al interior de la valvula y conducto 10.

Cuando la valvula 3 abre el taladro 2 tanto como sea posible, la valvula de regulacion de gasolina ocupaba la posicion indicada en las figuras 1 y 11. Con el saliente c adyacente a la entrada 29 y con dicha entrada descubierta hasta el maximun. Girando el tornillo 23 el borde b de la ranura 21 puede ser regulado para aumentar o disminuir la extension en que la entrada 29 quedara descubierta, puesto que la valvula de admision de gasolina se gira.

Puesto que el borde b de la ranura 21 es diagonal al eje 6, se admitira mas gasolina en proporcion directa con el grado angular de rotacion de la valvula de regulacion de gasolina, de la misma manera que se regula la entrada de aire por la valvula 3.

En las posiciones de las piezas indicadas en la fig. 1 dos veces mas aire y dos veces mas gasolina, seran admitidas, que cuando las piezas ocupan las posiciones a una distancia de 45° y asi para todas las demas posiciones, de manera que, mientras que las cantidades de aire y de gasolina pueden variar, las cantidades de los ingredientes estan siempre en la misma posicion y se hace constantex la composicion del combustible. Se obtiene una regularizacion precisa de aire y gasolina admisionados y se aumentara la cantidad de cada uno en proporcion exacta a la extension del movimiento angular de la valvula 3 y de la valvula de regulacion de entrada de gasolina que se mueve con la valvula 3.



En las piezas en las posiciones ocupadas en la figura 1, la rotación del árbol 6, para mover las válvulas hacia el cierre, se indica por la flecha A; mientras que las flechas en las figuras 3 y 6 indican la rotación para la posición de apertura.

El árbol 6, adyacente al soporte 14, lleva un brazo 31, que se une con un palanca de accionamiento, de manera que se puede accionar el árbol 6, la válvula 3 y la válvula de gasolina. Dentro de la envoltura 1 mas allá de la válvula 3 se encuentra una pieza tubular 34 que presenta un extremo relativamente grande 35 a la válvula 3 y asegurado alrededor de este extremo en el interior del taladro 2. El extremo opuesto, es mas pequeño y esta separado del interior del taladro 2 por un espacio anular 36. Entre sus extremos se contraen las piezas 34 como se ve en 37 como un tubo Venturi.

Levanta la 15

Opuestamente a la contracción 37, la envoltura 1 tiene un saliente 38 hueco. El saliente esta roscado internamente y en él se enrosca un soporte 52 que guía una válvula 53, colocada en su extremidad interna. Este soporte tiene en su extremo externo, una rosca 54, para recibir el casquillo 55 perforado, con un soporte central 56 en el cual puede deslizarse el vástago de válvula 57. Este vástago tiene en su extremidad externa una cabeza 59 y entre la cabeza 59 y el casquillo 55, se encuentra un resorte que tiene la válvula cerrada normalmente.

El brazo 31 tiene un cubo 39 fijo al eje 6, y llevando un brazo solidario 40, que lleva a su vez un dienteado en forma de arco 41, cuyo cara encaja en la cabeza 59. Este dienteado tiene un extremo delgado 42 y se prolonga hasta el extremo opuesto que tiene algun espesor 43. Véase las figuras 1, 4 y 6 indicando este ultimo el dienteado 41 con líneas rotas. Cualquiera de los brazos 31 o 40 debe unirse a un eslabon unido a un palanca de accionamiento y naturalmente las válvulas 3 y 53, se mueven juntas. A medida que las válvulas 3 y 53 y la válvula de la gasolina en proyección 15, se abren



progresivamente, entra mas aire y gas en la envoltura con relacion al grado de movimiento de estas valvulas desde la posicion de cierre completo a la posicion de apertura completa; pero, la proporcion de la cantidad de gasolina a la cantidad de aire, es siempre la misma y se escoge segun la capacidad de aire para absorber la gasolina, a medida que esta va entrando. La evaporizacion empieza en la camera 7 y la gasolina en forma de burbujas sale de los cilindros 9, segun a medida que la gasolina entra en el conducto 10 se encuentra bastante aire desde el interior de la valvula de gasolina en la prolongacion 15 para crear burbujas; el aire entrando, en la valvula de gasolina por un canal 6' en el eje 6A; extendiendose a traves del extremo externo del eje y del disco 16 unido a el. Por la ranura 8 desde la camera 7, se gasifican el aire y la gasolina, son atraidos a la pieza 34 por el aire que pasa alrededor de la valvula 3 por el taladro 2, estando vuelto hacia la pieza 34 la ranura 8, a medida que la valvula 3 se mueve a la posicion de apertura completa. Despues de haber atravesado la contraccion 37 tienden a expansionarse el aire y la gasolina gasificados, pero ahora el aire entra al por la entrada 38, pasa a traves del espacio 36 extendiendose hacia el eje del taladro 2, todo alrededor de la pieza 34, empujando hacia adentro el aire y la gasolina y dividiendolo y gasificandolo aun todavia mas, de manera que cuando se alcanza el conducto de admision se ha producido ya un combustible gaseoso seco y uniforme. Se puede emplear tantas piezas 34 y corrientes de aire anulares como se quiera. Por ejemplo: con dos piezas 34, una mas alla de la otra, en la envoltura 1 habra dos salientes de entrada 38, con dos valvulas 53 y el brazo 40 tendra dos denteados de forma de arco 41, un denteadito para cada valvula 53; y asi, con mas de dos piezas 34.

El hecho de engrasar el denteadito 41 en la cabeza de valvula 53 es desde luego con intencion de abrir la valvula 53, con el fin de



dejar entrar mas aire en las mismas proporciones que se dejó pa-
sar mas aica en la valvula 3.

Para obtener una proporción constante de aire y gasolina -como
se ha descrito- se debe aplicar a la gasolina, una presión constan-
te, con el fin de producir una corriente regular y constante; y
una corriente semejante no pueda producirse cuando fluctua el va-
cío o la presión desequilibrada sobre la gasolina.

El vacío en el conducto de admisión de un motor de combustión in-
terna varia con la apertura o cierre de la valvula de entrada de
aire o paso de aire y así el vacío puede variar entre un des-
plazamiento de 20 pulgadas de mercurio, cuando el paso de aire
esta completamente cerrado hasta una 1/2 pulgada cuando esta com-
pletamente abierto. Claro es que una presión equivalente a un
desplazamiento de 20 pulgadas de mercurio proporcionara mas gaso-
lina en un momento dado que una presión equivalente a una media
pulgada; por lo tanto el vacío normal no pueda producir una co-
rriente regular de gasolina al carburador.

Si la gasolina ^{que} entra en la valvula 3, queda expuesta a este va-
cío fluctuante y el depósito de gasolina esta colocado mas bajo
que el carburador, habra un exceso de gasolina al cerrarse el paso
de entrada y, si el nivel de la gasolina esta mas de seis pulgadas
por bajo del carburador, no se suministrara gasolina cuando el pa-
so este completamente abierto. Se deduce por lo tanto que el va-
cío usual fluctuante de un motor de gasolina, no puede suministrar
gasolina a un carburador; y hay que proveer una presión constante
y no variable sobre la gasolina que no puede ser inferior que el
equivalente al desplazamiento de tres pulgadas de mercurio. O una
elevación de combustible de 36 pulgadas cuando los automoviles es-
tan en grados.

El sistema de producir un vacío semejante, puede explicarse por
la figura 12; que indica una envoltura la que tiene una valvula de
entrada 2a, un orificio de entrada 3a que conduce a un extremo de



un tubo 4a en la envoltura, estando abierto el otro extremo y aproximadamente en el centro de la envoltura. Unida a la envoltura se encuentra una bomba aspirante para extraer el aire.

Supongamos que la valvula 2a este cerrada y que no haya orificio de entrada 3a. Entonces con la bomba se podría producir un vacío en la envoltura lo igual, a un desplazamiento de 18 pulgadas de mercurio, es decir, si un manómetro que contiene mercurio tiene el extremo superior de un brazo unido a la envoltura y el extremo del otro brazo abierto a la atmósfera, la diferencia en el nivel del mercurio en los dos brazos será de 18 pulgadas.

Si ahora se abre la entrada 2a descendiendo a cero el vacío en la envoltura la. Mi objeto es crear dentro de la envoltura la un espacio en el que el vacío se encuentre constantemente igual a un desplazamiento de dos pulgadas de mercurio por ejemplo, sin tener en cuenta el vacío en otras partes de la envoltura la. Desde luego si la entrada 2a es bastante pequeña o por lo menos cerrada en parte, y funcionando la bomba, se puede mantener en la envoltura la, un vacío de desplazamiento de 18 pulgadas de mercurio, durante un tiempo indefinido, es decir, que por medio de la bomba se puede extraer el aire demasiado deprisa, para el aire que entra por la valvula 2a, para evitar este vacío.

Supongamos ahora que la entrada 3a y el tubo 4a existen, continuando la bomba su función y estando restringida tanto como sea necesario, la valvula 2a. Entonces, dentro de la envoltura la, habrá un espacio adyacente al orificio 3a y en el tubo 4a en que el vacío descende a un desplazamiento de dos pulgadas de mercurio aproximadamente, mientras que en resto de la envoltura es aun equivalente a 18 pulgadas.

Si ahora se abre el grifo 2a para admitir bastante aire, el vacío en la envoltura descenderá más hacia cero a causa de la apertura del grifo 2a. Entonces el vacío en el tubo 4a descende a cero



pero no empieza a descender hasta que haya descendido el vacío en la envoltura a un desplazamiento de unas dos pulgadas de mercurio.

Así se puede mantener dentro del tubo 4a un vacío constante hasta que, el vacío en la envoltura la descienda por bajo de un desplazamiento de dos pulgadas de mercurio; y desde este punto hasta cero, el vacío en el tubo 4a variara lo mismo que en la envoltura la.

Si, por lo tanto, es preciso establecer dentro del tubo 4a un vacío que quede en un desplazamiento de 2 pulgadas de mercurio claro es, que se debe aumentar el vacío dentro del tubo 4a e mantenerlo a dos pulgadas, después o en el momento en que el vacío en la envoltura descienda a dos pulgadas mas bajo.

Se alcanza este fin por la construcción indicada en la figura 17. Como anteriormente, se utiliza la envoltura la con una bomba para extraer el aire. Dentro de la envoltura, se encuentra un tubo 4a que comunica con la atmósfera exterior por un orificio 3c. Alrededor del tubo 4a y dentro de la envoltura, se encuentra un tubo mayor 5a y 6a son orificios de entrada en la envoltura que comunican el espacio circular entre los tubos 4a y 5a. El extremo interno de este espacio, dentro de la envoltura, está cerrado por la válvula de anillo en forma de cono 2b que encaja en los tubos 4a y 5a. Fijas a esta válvula, están las varillas de guía 7c que pasan al exterior de la envoltura, donde terminan en cabezas 8a entre los cascos y la envoltura se encuentran los soportes 9a, para sujetar la válvula 2b, cerrándose normalmente el espacio entre los tubos 4a y 5a.

Ahora bien, con la bomba funcionando, y un desplazamiento de vacío de 18 pulgadas de mercurio en la envoltura, existirá en el tubo 4a un vacío de desplazamiento de dos pulgadas de mercurio. Si se obliga a abrirse la válvula 2b, por ejemplo por medios me-



conicos que empujan las rebabas 8a de las varillas 7a con el fin de vencer los muelles 9a, descendiendo el vacio en la envoltura, porque el aire pasa por los orificios 6a y entre los tubos 4a y 5a por los extremos internos de estos tubos. El paso de aire en el extremo interno del tubo 4a, tiene una acción aspirante y tiene por resultado que el vacio en este tubo quede constante e igual a un desplazamiento de unas dos pulgadas de mercurio, por lo menos en la proximidad del orificio 7a, aun cuando el vacio en el resto de la envoltura sea, descienda a cero, tanto tiempo como haya una corriente de aire alrededor del extremo interno del tubo 4a.

En la figura 1 el conducto 10 desemboca en la atmosfera por el paso 6' y comunicando por los orificios 9 y la ranura 8 de la valvula 3, corresponde a la entrada 3a de las figuras 12 y 13; la camara 7 con el tubo 3a; y el espacio entre la valvula 3 y la superficie interior de la envoltura controlado por la valvula 3, corresponde con el espacio anular entre los tubos 4a y 5a, controlador por la valvula 3b. El motor alimentado por el carburador verifica el trabajo de la bomba.

Cuando este cerrado la valvula de paso y el vacio en el motor realizado el conducto de admision y el carburador tienen un maximo de 20 pulgadas de mercurio aproximadamente, la entrada de aire por el canal 6, conducto 10 y orificios 9, hace descender el vacio en la camara 7 a un desplazamiento de tres pulgadas de mercurio, mientras que el vacio en las demas partes, permanece en un desplazamiento de 18 a 20 pulgadas de mercurio.

Cuando el vacio por encima de la valvula 3 desciende por bajo de 18 o 20 pulgadas y hasta una media pulgada de mercurio queda constante y en los orificios 9 dentro de la valvula 3 a unas tres pulgadas.



El vacío creado por el aire que pasa por la válvula 3 sería más elevado alrededor de los orificios 9 y aumentaría la presión desequilibrada sobre la gasolina, pero por el aire que entra en este espacio, por el paso 6' y conducto 10 que en este caso interrumpe el tiro, ocurre como anteriormente. Así por un control apropiado del aire se puede conservar el vacío en la cámara 7 sobre la gasolina a unas tres pulgadas para todas las posiciones de la válvula de paso.

El soporte 15, puede tener un orificio 15a y una de las boquillas 16, puede tener un orificio 16a para registrar con el orificio 15a cuando está cerrada la válvula 3, admitiendo así aire en reposo. Los orificios 15a y 16a pueden cooperar con el espacio 13 o pueden emplearse en su lugar.

Como ejemplo, si el taladro 2 tiene un diámetro de 1 y 1/8 pulgada el diámetro del P de la válvula 3, puede ser de 3/4 de una pulgada, dejando así un paso de aire alrededor de la válvula 3 de 3/16 de una pulgada de anchura. Se ha comprobado que este paso de aire es lo suficiente para suministrar aire libremente a una velocidad máxima para todos los motores que tienen un desplazamiento de pistón de 192 a 270 pulgadas cúbicas; y para producir un vacío suficiente para absorber el combustible del depósito en la parte trasera del coche; aun en las curvas abruptas y en las condiciones más penosas.

En la envoltura se encuentra un reborde 61 para sujetar por pernos el carburador al conducto de admisión de entrada al motor.

Se puede también proveer al carburador de medios para abastecer al motor en el arranque. En el soporte 15 se encuentra una prolongación hueca 62 que tiene dentro una válvula 63, con vástago 64. Un resorte 66, rodea el vástago y se apoya contra el extremo trasero 65 de la válvula 63. Normalmente, esta válvula



cierra un orificio 67 de un conducto 68 que comunica por un orificio 69 con el conducto 27. Adyacente al orificio 67 se encuentra un conducto 70 que conduce hasta el taladro 2 entre el árbol 3 y la pieza 34. Un collarín 71 se enrosca en la prolongación 68 y hace presión sobre el muelle 66. El vástago 64 sobresale del collarín y lleva un brazo solidario 72. El collarín 71, tiene una superficie dentada 73 en su extremo externo, de manera que si se gira el brazo 71, retira el vástago 64 y permite a la gasolina pasar del conducto 27 por los pasos 38 y 70 dentro de la envoltura 1. En la prolongación 68, se encuentra una oreja 74 a la cual está unido un trazo de alambre de muelle 75, que encaja el brazo 72. Este resorte solicita siempre a su posición el brazo 72 al liberarse este, para permitir al resorte 66 atraer la válvula 63 para cerrar el conducto 27. Por lo tanto, para abastecer el motor para el arranque, se tira de una palanca unida al brazo 72 hasta que haya entrado bastante gasolina en el carburador por el conducto 70 y entonces se suelta; sobre esto el muelle 75 atrae el brazo 72 a su posición normal e impide que entre más gasolina en el carburador por el conducto 70. Naturalmente, para arriesgar para el abastecimiento, se debe abrir y llenar la válvula 3.

El cubo 39, tiene un saliente 76 que encaja en los topes 77 y 78 y limita el movimiento de la válvula 3 en la posición de apertura y de cierre. El tope 78 puede ajustarse.

El resorte 15 puede llevar un tornillo 69 que se extiende en la abertura 15a y restringir o agrandar esta abertura. *Es conducto de aire 6 puede alinearse y el extremo 6 del árbol 6 puede cerrarse si se quiere.*

Aunque en esta memoria se haya hablado de gasolina, se puede también emplear cualquier otro líquido combustible o hidrocarburo volátil.

N O T A .

La presente invención comprende las siguientes reivindicacio-



nes:

1º La parte que encierra una cámara dentro de la envoltura teniendo la cámara una salida que comunica con el interior de dicha envoltura y que esta provista de una entrada independiente, permitiendo la salida el establecimiento de ciertas condiciones en dicha envoltura, para crear y mantener un vacío constante en dicha cámara.

2º La envoltura tiene en ella, una o más piezas tubulares contraíbles unidas alrededor de un extremo en el interior de la envoltura y separadas de esta en el extremo opuesto, con el fin de formar un espacio anular por medio del cual al pasar un líquido vaporizado explosivo por dicha pieza desde el extremo primeramente mencionado al extremo opuesto, se puede suministrar aire por dicho espacio con el fin de empujar las partículas de dicho líquido hacia el eje de dicho taladro y facilitar la división y absorción de dichas partículas.

3º Un carburador según la reivindicación 2, pero que tiene un dispositivo de válvula conveniente para admitir a dicha pieza una mezcla de aire y de líquido carburante pulverizado en proporciones substancialmente constantes, pero en cantidades variables.

4º- Un carburador tal como se reivindica en 2 que tiene una válvula en el lado de la envoltura, adyacente a dicha pieza, para suministrar más o menos aire, según las necesidades, por dicho espacio anular, al interior de la envoltura.

5º- La envoltura tiene un dispositivo de válvula para la entrada de aire y un líquido combustible pulverizado en proporciones substancialmente fijas y una válvula de admisión de aire adicional a la mezcla de aire y líquido, estando unidos para moverse al unísono todos los indicados dispositivos de válvula

6º La envoltura tiene un válvula esférica oblata de control



de la corriente que pasa por ella

7º Un carburador según la reivindicación precedente, en el cual, la válvula tiene una cámara una ranura de salida y una entrada independiente de admisión de combustible a la cámara

8º Un válvula hueca de admisión del líquido combustible con una abertura de entrada de forma tal, que entra más líquido en proporción al grado de movimiento de la válvula, teniendo también dicha válvula una entrada de aire fresco.

9º Un carburador con la válvula que se reivindica en 8º- en el cual, la válvula hueca es cilíndrica y comprende secciones de forma de boquilla unidas borde con borde para moverse al unísono con la abertura de entrada periférica triangular.

10º- Una envoltura con una válvula hueca de admisión de líquido combustible, teniendo dicha válvula orificios de entrada de líquido y de aire y una entrada de aire adicional para registrar o controlar con una abertura en la envoltura la admisión de aire de reposo.

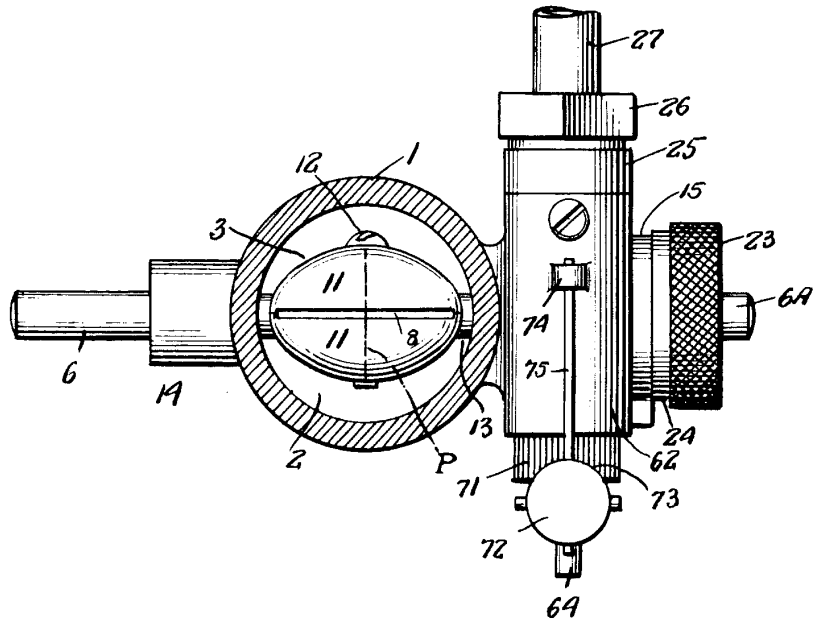
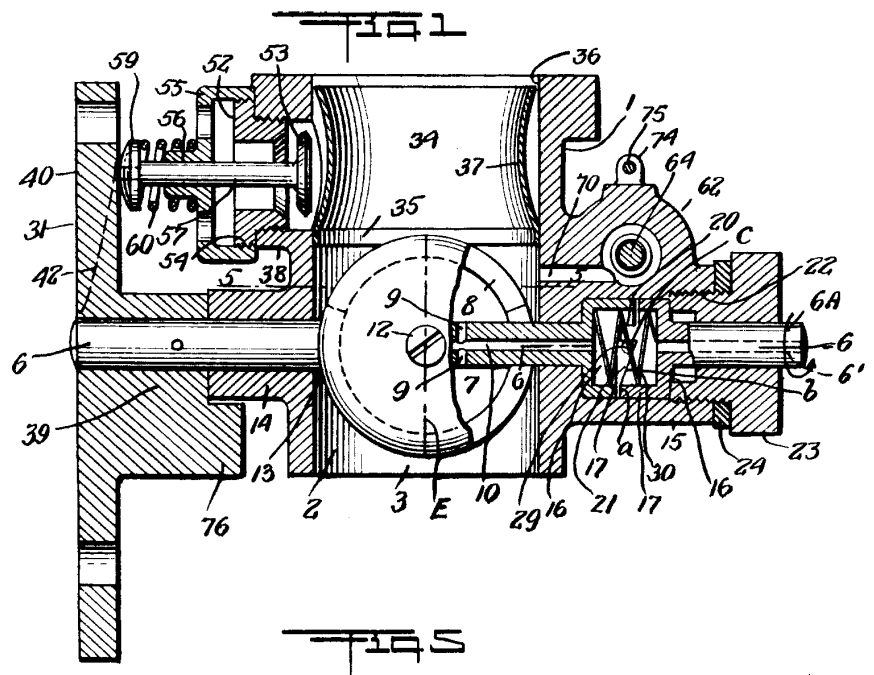
11º- Una envoltura que tiene los conductos adicionales unidos al conducto de líquido combustible, para el arranque, a la válvula de control de dichos tubos, el brazo y el denteado para abrir dicha válvula y el muelle para atraer el brazo y liberar la válvula.

12º- En resumen, reivindico como de mi exclusiva invención y como objeto sobre el que ha de recaer la patente que se solicita por veinte años en España PERFECCIONAMIENTOS EN LOS CARBURADORES.

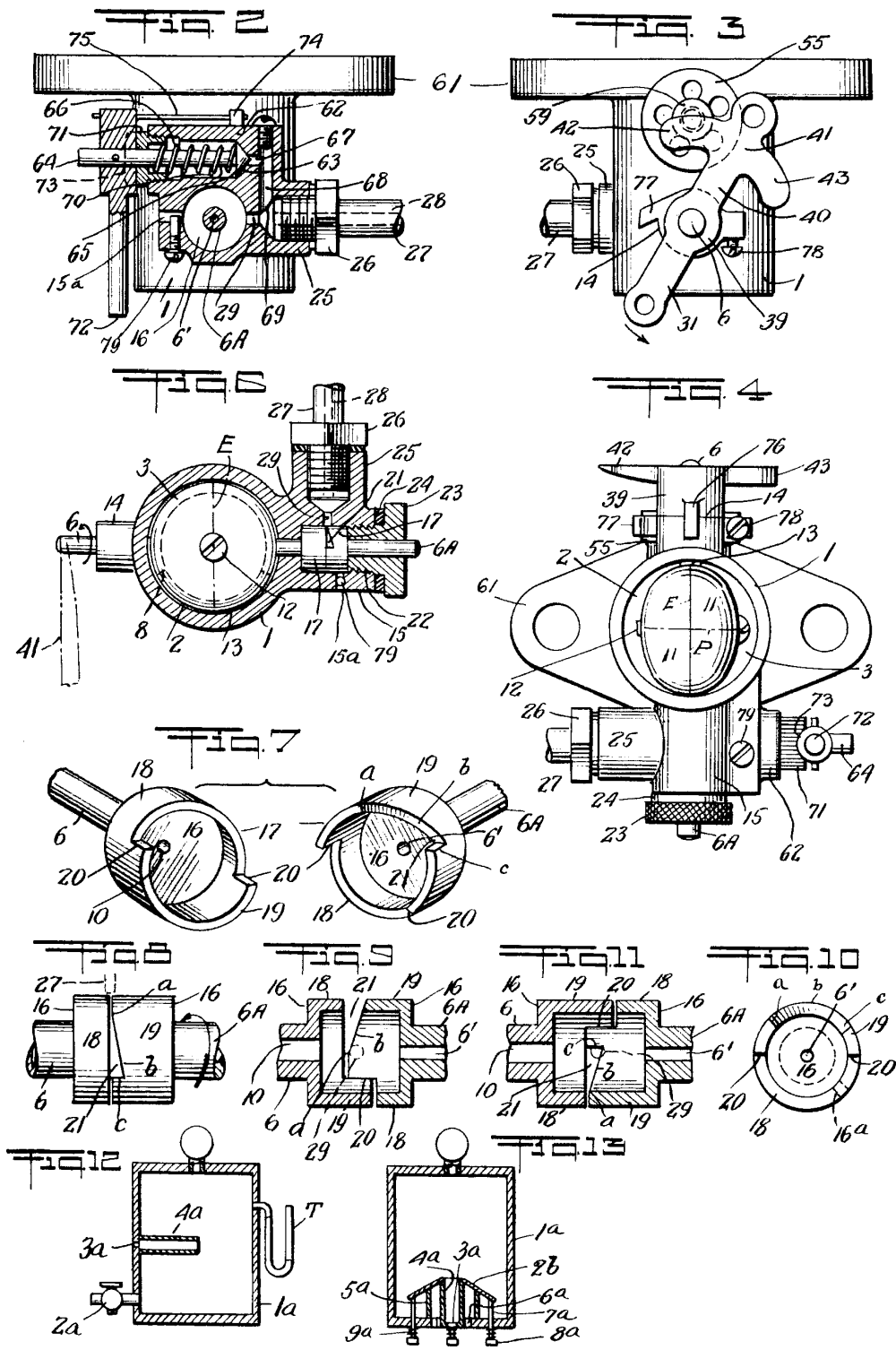
Todo conforme queda descrito en la presente Memoria que consta de quince hojas escritas a máquina por una sola cara y dibujos que se acompañan a la misma.

Madrid 30 de junio de 1925 ;

Miguel Ugarriza



Hignol Magnan



Miguel Miguera