



H.V.

M E M O R I A D E S C R I P T I V A

para una patente de invención por veinte años, por = Perfeccionamientos en carburadores = a favor de Don Charles Henri CLAUDEL, residente en Levallois Perret (Seine) Francia, 17 bis, Boulevard de Levallois.-

= = = = =

El invento se relaciona a los carburadores de la clase en la cual se utiliza como organo de estrangulación, un obturador giratorio o llave que regula a la vez la aspiración de aire y la cantidad de mezcla a proveer al motor, en combinación con un surtidor multiple, cuyo surtidor de ralentí esta sometido a la depresión que reina en el interior de las lumbreras de la llave, de modo a asegurar automaticamente una buena carburación de todas las aberturas del obturador



es decir, en todas las marchas del motor en las condiciones exteriores determinadas.

El invento tiene por objeto asegurar una progresividad perfecta del funcionamiento cuando se pasa del cierre del obturador a su mayor apertura; consiste esencialmente en proveer además del surtidor de ralenti cuya tobera esta sometida a la depresión en la lumbrera de la llave y del surtidor principal cuya tobera desemboca hacia arriba del obturador, una tercera tobera sometida también, pero en ciertas medidas en los momentos convenientes, a la depresión que reina en la lumbrera de la llave; por ejemplo esta tercera tobera funcionara en cooperación con una escotadura especial correspondiente de la pared de la llave conformada de modo a hacer entrar esta tobera en juego en las posiciones intermedias donde hay necesidad de aportar un complemento del carburante.

El dibujo adjunto representa a solo titulo de ejemplo un modo de ejecución del invento. La fig. 1 es un corte por el eje del surtidor y de la tubuladura de aspiración mostrando todos los organos en la posición de apertura completa del obturador. La fig. 2 es una vista parecida parcialmente esquematica mostrando la posición de cierre maximo del obturador y la fig. 3 es un corte transversal parcial por III-III (fig. 2); la fig. 4 es también una vista parecida a la fig. 1 parcialmente esquematica mostrando una posición de apertura intermedia del obturador y la fig. 5 es un corte transversal parcial por V-V (fig. 4); la fig. 6 muestra la llave vista lateralmente, del lado de su pared de regulación de aire con referencia a la posición que ocupa en la fig. 4.

1 es la tubuladura de aspiración conformada como macho de grifo cuya llave C regula, por su pared 2, la sección



de paso de los gases hacia el motor y por su pared escotada 3 la sección de aspiración de aire; esta pared 3 esta escotada por ejemplo como se ve en la fig. 6, de modo que cuando la llave tome sus diversas posiciones sucesivas de apertura, la relación de las secciones descubiertas a la entrada y a la salida sea tal que la depresión en el interior de la lumbrera varie según tal ley como se desee; en particular, esta pared lleva una hendidura estrecha alargada 4 de anchura superior exacta al diametro de la tobera de ralenti 5 para dejar pasar esta que forma saliente a traves de esta hendidura hasta la lumbrera de la llave; una varilla 6 llevada por un tornillo de regulación 7 con tuerca de bloqueo 7' penetra en esta hendidura estrecha 4 y la obtura en longitud reglable, lo que permite de este modo reglar la sección de entrada de aire especialmente en el ralenti. 8 representa el tubo exterior de la tobera de plena marcha en la cámara anular 9 en el cual se forma la emulsión entre el liquido carburante que llega por los orificios 10 y el aire que llega del exterior por los orificios 11 y 12, 12', etc....., siendo suministrada la emulsión formada en la cámara 9 por los orificios 13 hacia arriba de la llave, estas dos toberas combinadas de ralenti y de plena marcha, asi como su funcionamiento en cooperación con la llave son muy conocidas y no tienen necesidad de ser descritas mas detalladamente.

Según el invento, se prevee ademas una tercera tobera 14 rodeando concentricamente la tobera de ralenti 5 y formada por un tubo sumergido en la cámara de emulsión 9 debajo del nivel constante, horadado en 17 por orificios situados encima de este nivel y que desembocan en 15 en un punto donde como se vera, esta tobera sera sometida de manera variable a la acción de la depresión que reina en el interior de la lum-



brera de la llave. La pared 3 lleva una hendidura 4 estrecha y de una anchura poco superior al diametro de la tobera 14 para dejar pasar esta en las posiciones de pequeña apertura de la llave y una escotadura 16 alargada en la cual vienen a alojarse la tobera 14 en la posición de cierre completa de la llave, siendo esta hendidura o cavidad 16 mas ancha, como se ve en la fig. 6, pero separada del interior de la lumbrera por la lengüeta de hendidura estrecha 4.

El funcionamiento es el siguiente. En la posición completamente cerrada del obturador (figs. 2 y 3) el surtidor de ralenti 5 suministra exclusivamente o casi exclusivamente puesto que esta sometido a la depresión completa que reina en la lumbrera de la llave, mientras que la tobera intermedia 14 (fig. 3) que desemboca en 15 en la cavidad alargada 16, esta puesto total o parcialmente fuera de la influencia de esta depresión; la tobera principal 8-13 está, bien entendido, fuera de acción. Cuando se abre parcialmente la llave (figs. 4 y 5), la tobera intermedia 14 esta aprisionada entre las paredes muy proximas de la hendidura 4' (fig. 5) y esta sometida, por consiguiente, en una cierta medida, a la depresión que reina en el interior de la lumbrera de la llave entra por consiguiente en juego juntamente con el surtidor de ralenti 5, tocando por su extremidad inferior, el líquido en este momento contenido en la cámara de emulsión 9 a consecuencia de la inactividad de la tobera principal y por sus orificios 17 situados encima del nivel constante, aire de emulsión para suministrar esta emulsión en 15 y proveer de este modo el complemento de carburante necesario en este periodo de paso entre el extremo ralenti y la plena marcha. En fin cuando la llave esta muy abierta, el funcionamiento es el mismo que el de costumbre salvo que la tobera intermedia



14 puede suministrar también la emulsión sacada en la cámara de emulsión 9 de la tobera principal.

La forma de la escotadura 16 y de la hendidura 4' puede variar según los resultados a obtener; se podría por ejemplo recurrir a una escotadura que se alargara progresivamente o por grados sucesivos para determinar en diversas posiciones de apertura de la llave la medida en la que se desea intervenga la tobera complementaria 14. Por otra parte, bien entendido, las diversas disposiciones y los detalles de ejecución pueden variar sin salirse del cuadro del invento.

N O T A.-

Descrito suficientemente el presente invento lo que se declara como de novedad e invención propia, son las siguientes reivindicaciones:

1.- Un carburador que tiene un obturador formado por una llave que regula a la vez la entrada de aire principal y la partida de la mezcla hacia el motor y una tobera de ralentí sometida a la depresión que reina en el interior de la lumbrera de la llave y una tobera de plena marcha (o varias) que desemboca hacia arriba de la llave, caracterizado por el hecho de que esta prevista una tercera tobera sometida, solamente en los momentos convenientes y en una cierta medida a la acción de la depresión que reina en el interior de la lumbrera de la llave, para asegurar automáticamente la buena carburación en los periodos intermedios entre el funcionamiento de ralentí y el funcionamiento de plena marcha.

2.- Un carburador según la reivindicación 1, caracterizado por el hecho de que la tercera tobera desemboca en un



paso de aspiración de conformación especial de la llave, que determina y regula la intervención.

3.- Un carburador según 1 y 2, caracterizado por el hecho de que la tercera tobera (14) colocada concéntricamente alrededor de la tobera de ralenti (5) desemboca en una escotadura de anchuras escalonadas, tales como (4' - 16 dispuestas en la parte exterior de la llave y separada de la lumbrera interna de esta llave por la pared en la que es recortada la hendidura mas estrecha (4) que deja pasar la tobera de ralenti (5).

4.- Un carburador según 3, caracterizado por el hecho de que la tobera complementaria (14) sumergida en la cámara de emulsión que alimenta el orificio de plena marcha hasta un nivel muy bajo para que dicha tobera complementaria sumerja en el líquido cuando este esta reunido en la cámara de emulsión durante la puesta fuera de juego de la tobera de plena marcha.

5.- Un carburador según 4, caracterizado por el hecho de que la tobera complementaria (14-) es horadada por orificios (17) que pueden estar situados encima o debajo del nivel constante y a alturas diferentes, para cuando la tobera complementaria entra en juego dejar entrar en esta tobera el aire para emulsionar el líquido sacado por él en la cámara de emulsión de la tobera de plena marcha.

6.- Un carburador según 1 a 5, caracterizado por la forma particular de la escotadura de la llave, llevando esta escotadura una parte en hendidura estrecha (4') justamente suficiente para dejar pasar la extremidad de la tobera complementaria (14) de modo a hacerla entrar en juego al máximo en ciertas posiciones intermediarias de la llave y una o varias partes alargadas (16) para disminuir o anular



- 7 -

el efecto de la depresión que reina en la llave sobre la tobera complementaria en las posiciones cercanas de cierre de la llave.

7.- Perfeccionamientos en carburadores.- Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompañan.

Consta esta memoria de siete paginas foliadas y escritas por una sola cara.

Madrid, a 25 de Febrero de 1926.

Leocadio López y López

P.P.-

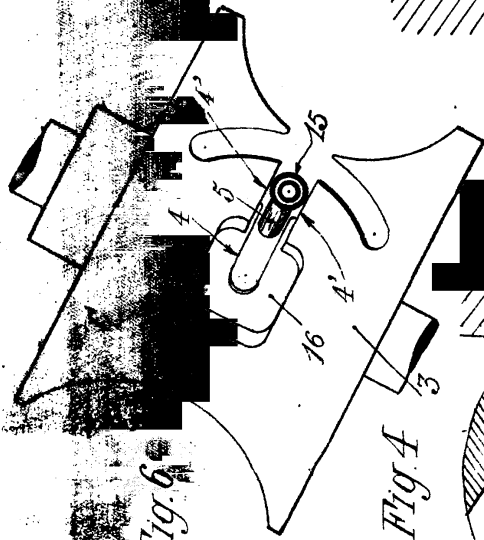


Fig. 6

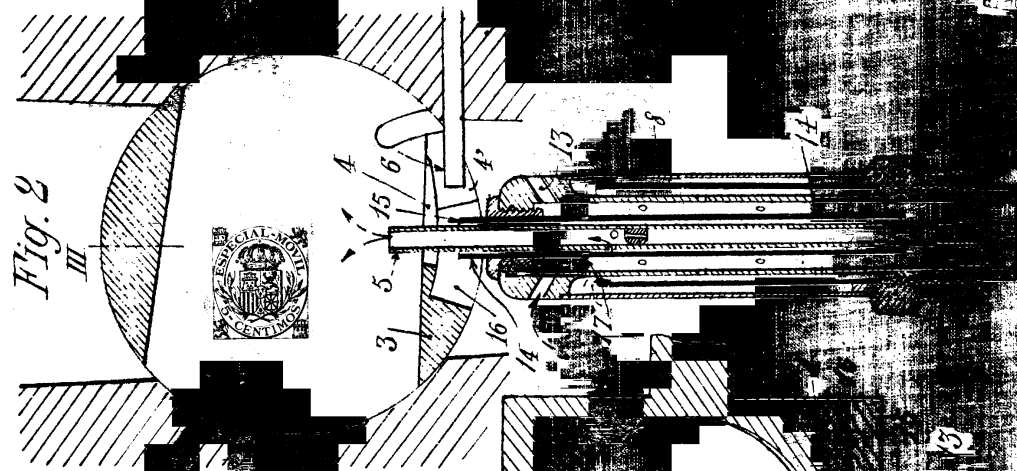


Fig. 2
III

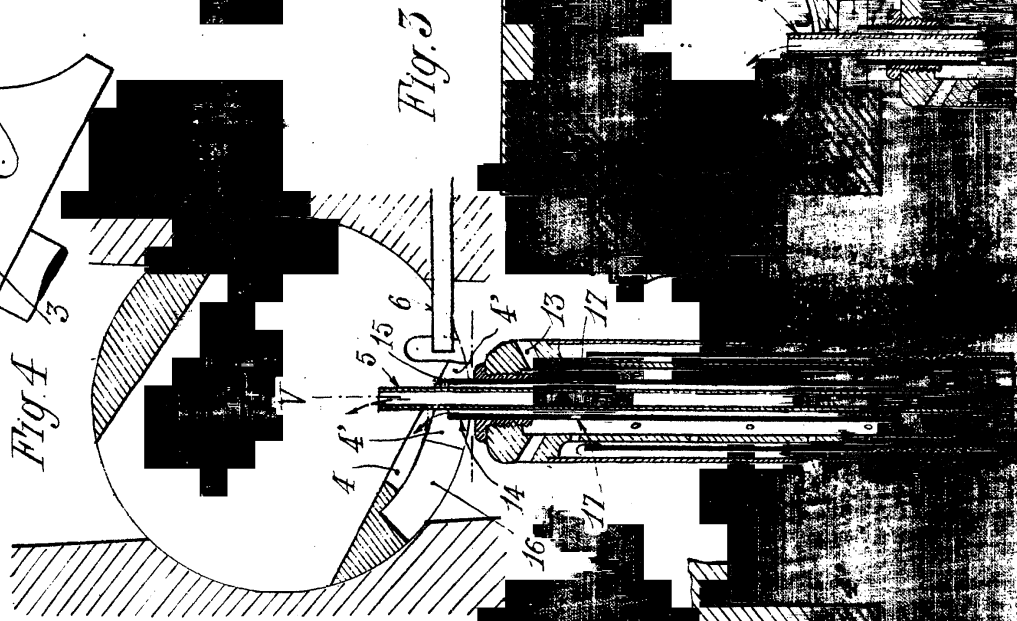


Fig. 3

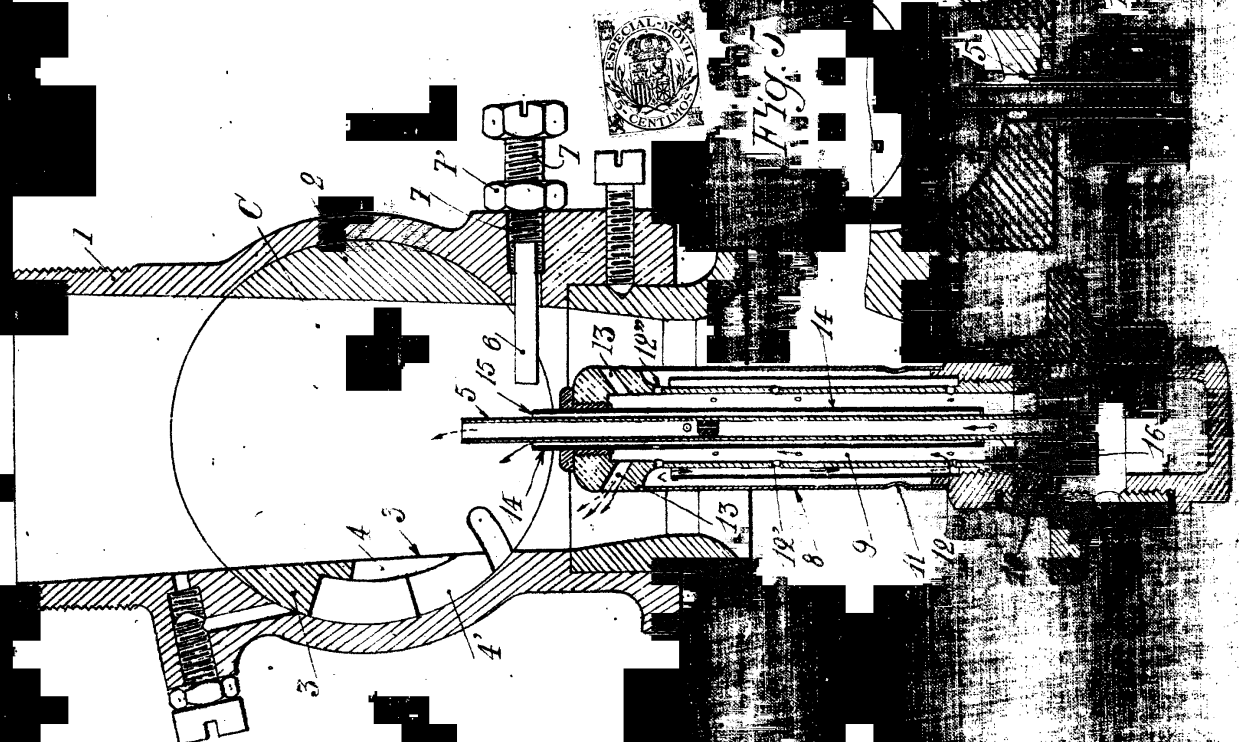


Fig. 1

ATMIL
LEOCADIO LOPEZ
[Signature]