

b) - Una mariposa de regulación que se sitúa más abajo del cuello del difusor.

c) - Un dispositivo que produce una mezcla combustible muy rica algo por encima del nivel ó altura del depósito de combustible y capaz de llevar el combustible líquido de ese depósito al referido dispositivo creador de la mezcla muy rica.

d) - Un tubo de gran diámetro, que desemboca en el difusor algo más abajo del cuello de éste y que en ese punto pone á la mezcla muy rica bajo el efecto de la aspiración creada por el motor y por el difusor, y

e) - Una tubería de paso lento, con orificio calibrado, que desemboca más abajo del cuello del difusor y de la mariposa de regulación, y que por su otra extremidad desemboca en el depósito de combustible, pudiéndose substituir ese dispositivo por otro análogo al de la marcha normal.

En dicho carburador, el compensador lo puede constituir una capacidad que va en comunicación con el tubo de mezcla muy rica y en la que se acumula la esencia sin vaporizar, permitiendo unas aberturas de entrada de aire en el fondo de la mencionada capacidad, en caso de una apertura brusca de la mariposa, que la esencia que se acumule en la capacidad citada se aspire con rapidez.

Para que el referido invento se pueda comprender con toda claridad pasamos á hacer su descripción detallada con ayuda del adjunto dibujo, en el que designan:

La figura 1, esquemáticamente, un corte diametral de un carburador establecido con arreglo



al invento, y

La figura 2, una variante del dispositivo de marcha lenta.

Como lo ilustra el dibujo, en esa forma de realización tiene el carburador un difusor de carburador ordinario -a-, con una mariposa de regulación -b-. Pasado el cuello -c- del mencionado difusor desemboca un tubo -d- de gran diámetro que se prolonga hasta algo por encima del nivel del depósito posterior -e- del automóvil en el cual se coloca el carburador. Por tubo de gran diámetro debe entenderse uno de diámetro suficiente para conducir una mezcla rica de aire y de combustible, en la que la cantidad de combustible que se transporte corresponda á la necesaria para la alimentación del motor.



El expresado tubo -d- termina por su parte inferior en un tubo de Venturi -f-, en cuyo cuello desemboca una tubería -g- de pequeño diámetro que conexas al Venturi -f- con el depósito posterior -e-.

En la tubería -g- se puede intercalar un orificio calibrado que regule la salida del combustible líquido, salida ó rendimiento que simplemente podría limitarla la salida propia del Venturi.

Por otra parte, hacia abajo de la mariposa -b- desemboca una tubería -h- de paso lento que comunica directamente con el depósito posterior -e- y en la que se intercala un orificio calibrado -i-.

Veamos ahora el funcionamiento del carburador, que es el siguiente:

Para la marcha lenta se cierra casi por completo la mariposa -b-. La depresión muy grande

provocada por el motor, más abajo de esa mariposa, obra directamente por la tubería -h- en la esencia contenida en el depósito posterior y eleva á esa esencia, cuya salida se regula por el orificio calibrado -i- hasta el carburador, lográndose de ese modo la carburación lenta. El aire necesario para esa carburación pasa por el derrador de la mariposa -b-. Aire penetra por los orificios -hl- practicados en la tubería -h-, hacia abajo del orificio calibrado -i-, é fin de que se produzca la emulsión de la citada esencia.



Para la marcha normal se abre más ó menos la mariposa -b- y la aspiración del motor crea en la desembocadura del tubo -d- en el difusor una aspiración que produce una entrada de aire por la extremidad libre del Venturi -f-. Esa aspiración en dicho Venturi -f- eleva y lleva á la esencia, por la tubería -g- hasta el cuello del citado Venturi, produciéndose en ese punto una mezcla muy rica que sin dificultad alguna se eleva hasta el carburador merced á la depresión que reina en éste.

Para lograr buenas reanudaciones se puede intercalar en el tubo -d- de mezcla rica un compensador constituido por una capacidad -j- en la que se recogen las gotas de esencia que no se vaporizan al cierre de la mariposa -b-. Unos orificios -k- ponen á esa capacidad en comunicación con el aire exterior por el intermedio de unos canales -l-; A la apertura brusca de la mariposa -b- se produce una brusca atracción de aire en el tubo -d- y la esencia que se encuentra en la mencionada capacidad -j- se aspira rápidamente gracias al aire que pasa por los ca-

nales -l- y por los orificios -k-.

Como lo representa la figura 2, el dispositivo de marcha lenta puede tener, en lugar de un orificio calibrado con entradas de aire, un Venturi -fl- que produzca la mezcla de marcha lenta.

Se ve que con el carburador descrito el dispositivo de marcha normal no tiene que elevar la esencia líquida hasta el carburador, y que el tubo de Venturi -f- se puede colocar todo lo bajo que se quiera. Aun cuando el coche suba una cuesta ó pendiente, la diferencia de nivel entre el Venturi -f- y el depósito posterior -e- se puede reducir á un valor perfectamente aceptable para un buen funcionamiento del dispositivo de carburación.

Esta solicitud, que corresponde á la presentada en Francia en 30 de abril de 1925, bajo el número 203.079, se acoge á los beneficios del artículo 16 de la Ley de Propiedad Industrial.

-o- N O T A -o-

Los puntos de invención propia y nueva que se presentan para que sean objeto de esta Patente de VEINTE años, son los siguientes:

1º - Un carburador para los motores de explosión, caracterizado por la combinación de un difusor; una mariposa de regulación que se situa mas abajo del cuello de ese difusor; un dispositivo propio para producir una mezcla carburada muy rica, dispositivo que se establece algo por encima del depósito de carburante y que puede elevar á éste hasta él; un tubo de gran diámetro que comunica con el expresado dispositivo productor de la mezcla rica y que desemboca en el citado difusor algo mas abajo del cuello de éste; y una



tubería provista de un orificio calibrado, ó de un tubo de Venturi, á fin de que comunique el divergente del difusor con el carburador del depósito.

2º - Un carburador como el reivindicado en el punto anterior, en el que el rendimiento de carburante se regula por el rendimiento propio del Venturi, ó por la adición de un orificio calibrado en la tubería de aspiración del carburante.

3º - En un carburador como el reivindicado en el punto 1º, un compensador constituido por una capacidad en comunicación con el tubo de mezcla carburada rica y dispuesto de manera que reciba el exceso de carburante sin vaporizar, existiendo en esa capacidad unos orificios de entrada de aire adecuados para permitir que el mencionado carburante sin vaporizar sea aspirado cuando se abra bruscamente la mariposa de regulación.

4º - Un carburador, esencialmente como el descrito con referencia al anejo dibujo.

5º - Un carburador.

Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, representado en el dibujo que se acompaña y con los fines que se han especificado.

Esta Memoria consta de seis hojas escritas por una sola cara.

Madrid 27 de Abril de 1926.

P. A.
Alberto de Elzaberg
Por Poder

U. S. Hernández



ESCALA VARIABLE

1891



Fig. 1

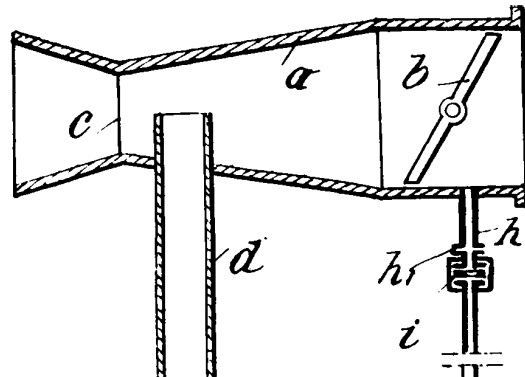
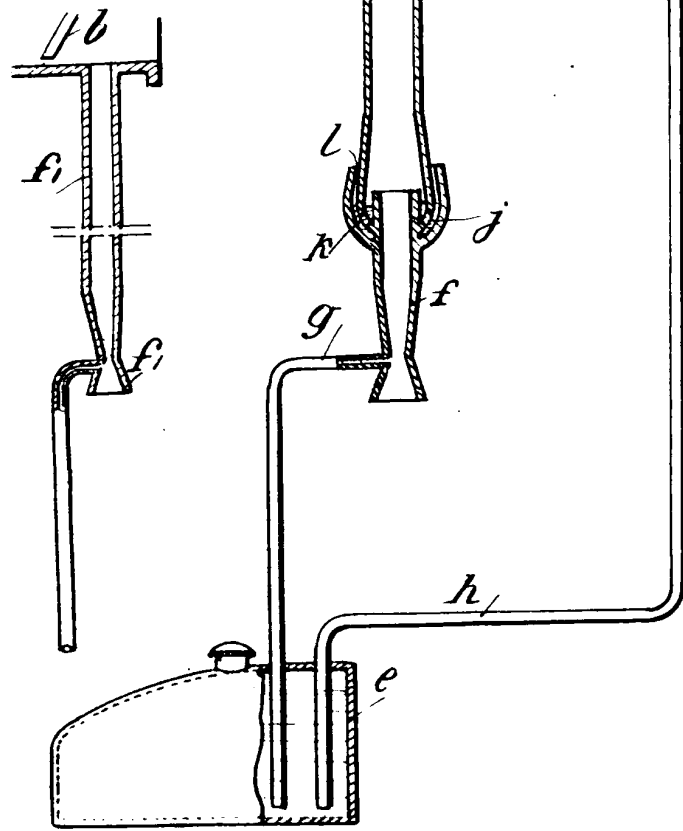


Fig. 2



F.A.
Alberto de Elzaburu
Por Poder

Alc. Hernandez