

se emplean en los carburadores.

b) - De una mariposa ó registro de regulación, que se sitúa más arriba del cuello del difusor.

c) - De un dispositivo que produce una mezcla muy rica, aproximadamente á la altura ó nivel del depósito de combustible, y capaz de hacer que pase el combustible líquido del expresado depósito al dispositivo creador de la mencionada mezcla muy rica.

d) - De un tubo de gran diámetro, que desemboca en el difusor algo más abajo del cuello de éste, conduciendo á ese punto ó sitio la citada mezcla muy rica, merced al efecto de la aspiración que se crea por el motor y por el difusor, y

e) - De una tubería que pone en comunicación el divergente del difusor con el nivel libre de un nivel constante y cerrado, en comunicación con el depósito de combustible y del que se alimenta el dispositivo creador de la mezcla muy rica, dispositivo que tiene por efecto elevar la esencia del depósito posterior á la altura ó nivel constante, lográndo al propio tiempo un funcionamiento diferencial del carburador.

El adjunto dibujo representa, á título de ejemplo, esquemáticamente y en corte diametral, un carburador establecido con arreglo al invento.

Como en esa forma de realización lo indica el dibujo, el carburador lleva un difusor de carburador ordinario -a-, provisto de una mariposa de regulación -b- en forma de regulador deslizable. Mas abajo del cuello -c- de ese difusor desemboca un tubo -d- de gran diámetro que se prolonga aproximadamente hasta la altura ó nivel del depósito posterior -e- del au-



tomóvil en el cual vaya instalado el carburador. Por tubo de gran diámetro debe entenderse un tubo 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 abajo en un tubo de Venturi -f- en cuyo cuello desemboca una tubería -g- de pequeño diámetro que une al mismo Venturi -f- con un nivel constante y cerrado -m-, que á su vez va en comunicación, merced á una canalización -n-, con un punto ó sitio del difusor situado más abajo del cuello -c-, y gracias á otra canalización -o- con el depósito posterior -e-. Dicho carburador se monta así á modo de un carburador diferencial, funcionando también el dispositivo de carburación principal como dispositivo de carburación de marcha lenta.

El funcionamiento del carburador es el siguiente:

Durante la marcha normal es relativamente pequeña la depresión que se ejerce en -n-, en tanto que la depresión que se ejerce en la extremidad de -d- del difusor es relativamente grande como consecuencia de la velocidad de paso del aire que penetra en el difusor. Se produce por lo tanto, una gran aspiración en el Venturi -f-, aspiración que basta para aspirar la cantidad de esencia necesaria para la formación de una mezcla muy rica en el tubo -d-, y para que la esencia del depósito posterior -e- se eleve al nivel constante -m-.

Cuando, para la marcha lenta, se cierra casi por completo el regulador -b-, la depresión en -n-



aumenta, pero la que se ejerce en la extremidad del tubo -d- que desemboca en el difusor es también grande, aumentando esa depresión por el efecto del citado Venturi -f-, lo que hace que el tubo -g- descargue en el referido Venturi, no obstante la depresión que se crea en el nivel libre del líquido por -n-.

Se ve que con un carburador como el descrito el dispositivo de marcha normal y de marcha lenta no tiene que elevar la esencia sino hasta el nivel constante -m-, pudiéndose colocar el tubo de Venturi -f- todo lo bajo que se quiera. Aun cuando el coche suba una cuesta ó pendiente, la diferencia de nivel entre el nivel constante -m- 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 203.080, se acogió 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; un registro de regulación situado más arriba del cuello del difusor; un dispositivo propio para producir una mezcla carburada muy rica, esencialmente á la altura ó nivel del depósito de carburante y capaz de elevar hasta él ese carburante; un tubo de gran diámetro, que desemboca en el difusor algo más abajo del



cuello de éste, y que se une con el dispositivo productor de la mezcla carburada muy rica; y una tubería que hace que comunique el divergente del citado difusor con la altura ó nivel libre de un nivel constante cerrado, en comunicación con el depósito de combustible y con el dispositivo productor de la expresada mezcla carburada muy rica.

2º - Un carburador para los motores de explosión, esencialmente como el descrito con referencia al adjunto dibujo.

3º - Un carburador para motores de explosión.

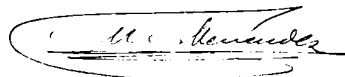
Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, representado en el dibujo que se acompaña y con los fines que se han especificado.

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

Madrid 27 de Abril de 1926.

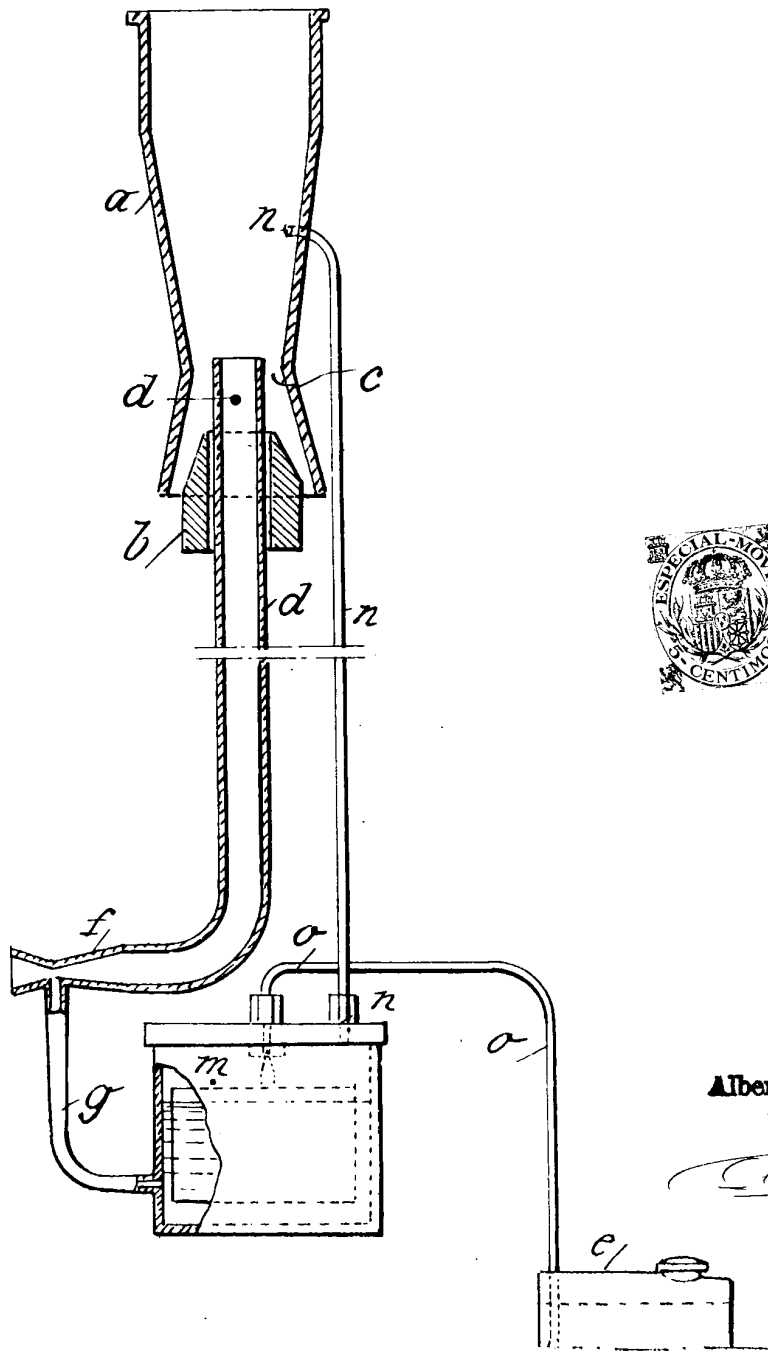
P. A.

Alberto de Elzaburu
Por Poder



ESCALA VARIABLE

Fig 1



P.A.

Alberto de Elizaburu
Por Poder

Alberto de Elizaburu