

7 FEB 1929



H.V.

MEMORIA DESCRIPTIVA

para una patente de invención por veinte años, por = Carbura-
dor sin flotador = a favor de Don Max K R E H E R , residente
en Freiberg (Alemania) Branderstrasse, 52.-

=====

El presente invento trata de un carburador sin flotador
y su novedad se halla en que el carburador no tiene trampilla
de estrangulación. La construcción y el destino de la disposi-
ción se explicarán después. En el dibujo adjunto se represen-
tan dos formas de ejecutar el invento señaladas a título de
ejemplo, pero como entre las dos la diferencia solo se refie-
re aun detalle, se las trata conjuntamente. Presentan:

La fig. 1 una vista exterior.

La fig. 2 una sección longitudinal (de la primera forma).

La fig. 3 es una sección parcial de la segunda forma.

Las figs. 4 ó 9 algunos detalles.

La caja del carburador se compone de dos partes 1 y 2.

En la parte superior 1 se asienta una brida 3, con la que la caja se une al motor. La parte inferior 2 está rebajada respecto a la superior, de manera que se forme un escalon anular 4. Además presenta un puente 5, en el que sobresale hacia abajo un cubo 6 y hacia arriba una tobera 7. El puente está perforado longitudinalmente. El extremo exterior ensenchado 8 posee rosca interior para empalmar a la tubería de combustible y el agujero 9 se comunica por un canal vertical 10 que desemboca en la tobera 7. En el agujero 9 se inserta una boquilla 11.

El canto superior de la tobera está biselado hacia dentro y forma un asiento 12. De la tobera 7 parte un canal de aire 13 hacia fuera, donde se provee de un dispositivo regulador.

A la parte de la caja se une por abajo una antecámara 14 para el aire expirado, la cámara se fija en el cubo 6 mediante un tornillo 15. La diferencia en la ejecución del invento se refiere solo a esta cámara. Según las figs. 1 y 2 posee dos entradas 16; puede alimentarse de aire caliente traído por una tubería calentada por ejemplo por el tubo de escape o con aire de frescos. Para eso se quita la tubería y se introduce en cada una de las entradas 16 un tornillo para impedir el arrastre de cuerpos extraños. La otra forma de la cámara según la fig. 3, destinada solo a aire de frescos, está colocada por debajo de una rendija 17 revestida de tela metálica fina.

En la parte de la caja 2 se inserta por debajo del escalón 4 un anillo 18 y descansa sobre un muelle anular 19 que lo oprime constantemente contra el escalón 4. Interiormente el

anillo 18 está perfilado de manera que se forme un canal 20.

Ahora describiremos la válvula de combustible. Esencialmente tiene una forma que gracias a la brevedad designaremos por «hongo». El vástago 21 es perforado, posee un fondo 22 que está provisto de cuatro ranuras alargadas 23. Por arriba el vástago se continua en un cuello roscado 24, parten del mismo radios 25 y llevan una corona exterior 26. En la cara inferior de esta corona sale un collarín 27. A la corona 26 se aplica un anillo 28 y con él forma una cámara anular 29; hacia dentro salen del anillo puentes 30 y una tuerca de recubrimiento 32 aplicada en un rebajo de estos puentes, atornillada sobre el cuello 24 y provista del rebajo 31, sujeta firmemente al anillo 28. Por los radios 25 pasan canales radiales 33 a la cámara 29; de esta arrancan los canales 34 que desembocan en el borde de la corona 26 y los canales 35 que desembocan por dentro. En el cuello 24 se inserta una cama de apoyo 36 para una bola de articulación 37. En el fondo 22 se asienta una válvula de aguja que se compone de aguja y cabeza en una pieza y está deprimida constantemente por un muelle 38. La válvula se representa en tres formas de ejecución.

En las figs. 1 y 5 se presenta como cuerpo macizo 39. Las otras dos clases son válvulas con marcha en vacío especial. Según la fig. 8 el cuerpo 40 tiene una perforación longitudinal, que se rebaja en un asiento 41. El agujero se cierra por arriba con un racor 42 por el que conduce un canal 43. En las paredes se encuentran pasos 44 sobre el asiento 41. Cerca del extremo inferior desemboca en el agujero un canal muy fino 45 (15/100). El asiento 41 lleva un cono de cierre 46. La forma según la fig. 9 es igual, pero solo que falta el canal 45 y en lugar de este, un canal 47 pasa por la punta.

El hongo se inserta en la tobera 7. La aguja penetra en

7 FEB 1929



- 4 -

el canal 10; los canales 9 y 10 están constantemente llenos de gasolina desde el depósito de esta. La aguja es el soporte del hongo. El asiento está adoptado de manera que entre el mismo 12 y el hongo quede una pequeña distancia 48 y en el fondo de la tobera un espacio vacío 49.

Sobre un eje 50 fijo se asienta una varilla de guía 51, a la que se unen articuladamente dos varillas. La varilla 52 se guía en un ojete 53 y se apoya sobre un anillo 18. La otra varilla se compone de un tubo 54 y de una inserción 55 y en la cual se asienta con el cuello 56, que puede oscilar en el rebajo 31, la bola de articulación 37.

Para el servicio se tiene lo siguiente y esto utilizando primero la forma de válvula 39. La aspiración de arranque levanta el hongo y con él la aguja, tanto que se abre algo el canal 10 y pasa la gasolina necesaria inicialmente para el arranque. Dicha gasolina asciende en el vástago 21 pasa por los canales 33 a la cámara anular 29 y sale por los conductos 34 y 35. La alimentación de aire para el arranque tiene lugar desde el canal 13 y penetra en la cámara 49 por las ranuras 23 al vástago 21 y sigue el mismo recorrido que la gasolina. Cuanto más entonces se eleva el hongo, tanto más se trae la alimentación de la antecámara 14. Primero se desarrolla un baño exterior del platillo y después de avanzar correspondientemente el pie del hongo, cuando el collarín 27 ha dejado libre el camino baña también el aire el platillo alrededor de las salidas interiores. El ascenso de la entrada de gasolina coincide automáticamente con el ascenso de la extracción de aire en cualquier relación; en el punto más elevado de la carrera del hongo poseen también las cantidades de aire y de gasolina el grado máximo. El hongo se eleva automáticamente por el tiro de la aspiración

7 FEB 1929

- 5 -



pero se le debe dejar libre el camino. Esto se realiza haciendo girar por la palanca 57 al eje 50 y así la varilla 52 empuja el anillo 18 contra el muelle 19 hacia abajo, el tubo 54 se eleva y pueden seguir este movimiento la inserción 55 junto con el hongo.

Empleando una de las otras válvulas el hongo permanece completamente sin ninguna actuación durante el arranque. El tiro de éste por el canal 43 eleva solo al cono 46, la gasolina asciende por el canal 45 o 47 y por los conductos 44 al vástago 21. La elevación del hongo en conjunto tiene solo lugar con la plena marcha, pero por lo demás los fenómenos se suceden como antes se ha descrito.

Es un punto importante del invento el que la cantidad total de aire aspirado se concentre solidariamente sobre el platillo, esto es, sobre las salidas de la gasolina y que al mismo tiempo se comprime, con lo cual adquiere una enérgica aceleración hasta un máximo de 120 m. por segundo. Este tiro intenso disgrega la bencina con una violencia hasta ahora no alcanzada, la proyecta finisimamente y la mezcla resulta extraordinariamente homogénea. El medio para esta compresión se halla en la creación de un estrecho paso por el canal junto con el rebajo 20, ofreciendo también ventajas para esto el rebajo inferior 18 del anillo pues impide al platillo las corrientes exteriores.

Debemos mencionar también la seguridad obtenida contra la inmersión de la aguja en los encendidos falsos. El golpe del encendido falso empuja al hongo hacia abajo desde la altura 48 hasta que el platillo choca sobre el asiento 12; esta depresión termina en el espacio libre 49 sin perjudicar la aguja.

7 FEB 1929



- 6 -

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 sin flotador, caracterizado porque trabaja sin trampilla de estrangulación.

2.-Un carburador según lo reivindicado en el punto 1, caracterizado porque el camino del aire aspirado se incumunica por una válvula de combustible y el paso se deja libre levantando esta válvula, proceso que se realiza automáticamente por el tiro de la aspiración.

3.- Un carburador según lo reivindicado en los puntos 1 y 2, caracterizado porque la detención de la válvula tiene lugar juntamente con un tajo (20) construido en un anillo (18), formando un estrecho paso que acelera la corriente de aire.

4.- Un carburador según lo reivindicado en los puntos 1 á 3, caracterizado porque la válvula de combustible esté construida en forma de hongo con vástago hueco, en cuyo fondo se apoya la válvula de aguja, y con platillo en cuyos centros penetra la gasolina en la corriente de aspiración.

5.- Un carburador según lo reivindicado en el punto 4, caracterizado porque el platillo es perforado y posee en su interior salidas para la gasolina y el aire aspirado lo baña y también lo atraviesa.

6.- Un carburador según lo reivindicado en los puntos 1 y 3, caracterizado porque el perfil del anillo (18) al tajo (20) asciende en un bisel que dirige las corrientes exteriores de aire aspirado al platillo de la válvula.

7.- Un carburador según lo reivindicado en los puntos 1

7 FEB 1929



- 7 -

é 5, caracterizado porque la cerrera automática de la válvula se debe regular mediante un varillaje (52, 54, 55) que por un lado deprime el anillo (18) y por otro se retrotrae por delante del hongo.

8.- Un carburador según lo reivindicado en los puntos 1 é 7, caracterizado porque el hongo sustentado por la válvula de aguja se inserta de tal manera en una tobera (7) que su platillo queda normalmente un trozo (48) por encima de la tobera y por debajo del fondo del vástago queda un espacio libre (49) sirviendo ambos como cámara de debilitación en los golpes de ariete del encendido.

9.- Un carburador según lo reivindicado en los puntos 1 y 8, caracterizado porque la válvula de aguja trabaja en vacío para el periodo de arranque, poseyendo un agujero central provisto de un cono de cierre (46) en el que penetran canales (45, 47) y del que salen conductos (44).

10.- Un carburador según lo reivindicado en el punto 1, caracterizado porque en el extremo inferior de su caja se acopla una antecámara (14) para el aire de alimentación.

11.- Carburador sin flotador.- Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompañen.

Conste esta memoria de siete páginas foliadas y escritas por una sola cara.

Madrid, a 7 de febrero de 1929.

Leocadio López y López

P.P.=



Fig. 1

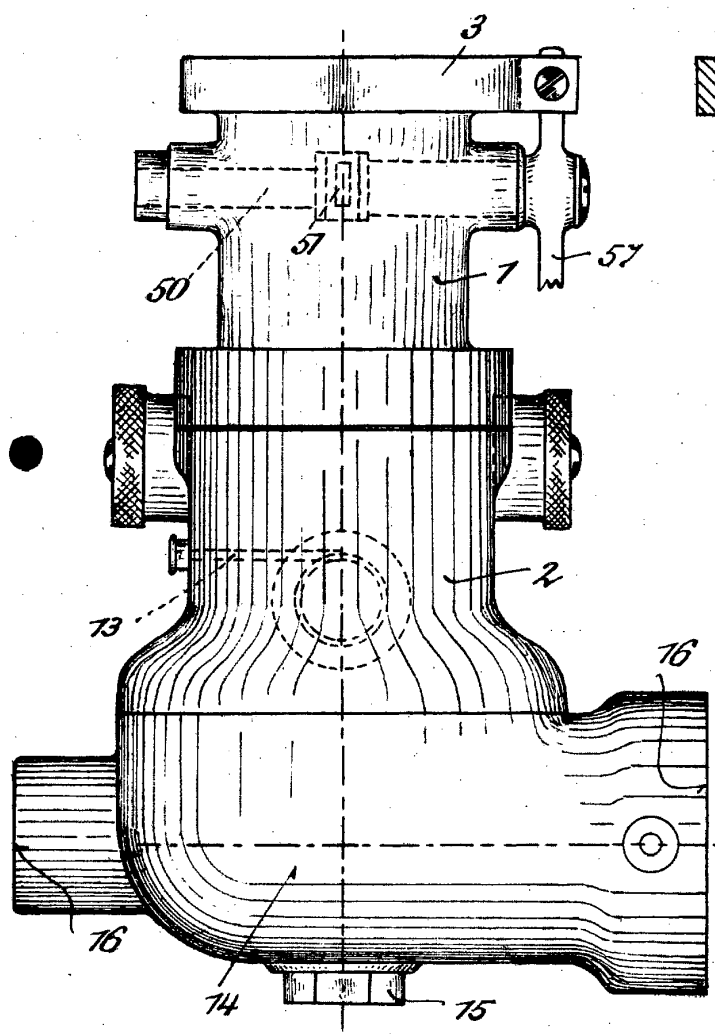


Fig. 2

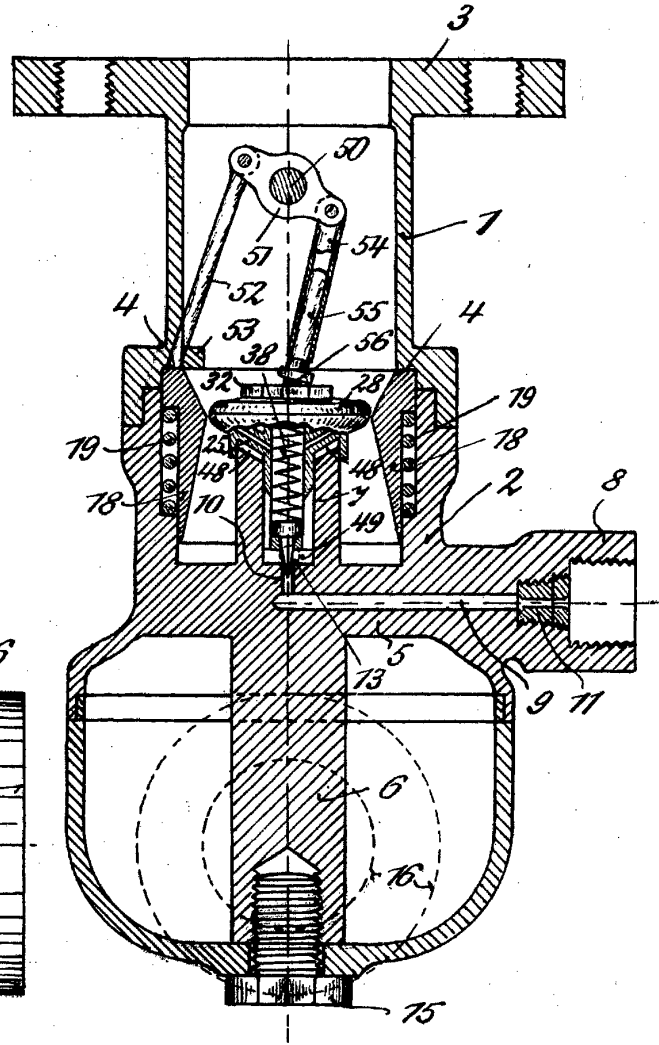


Fig. 3

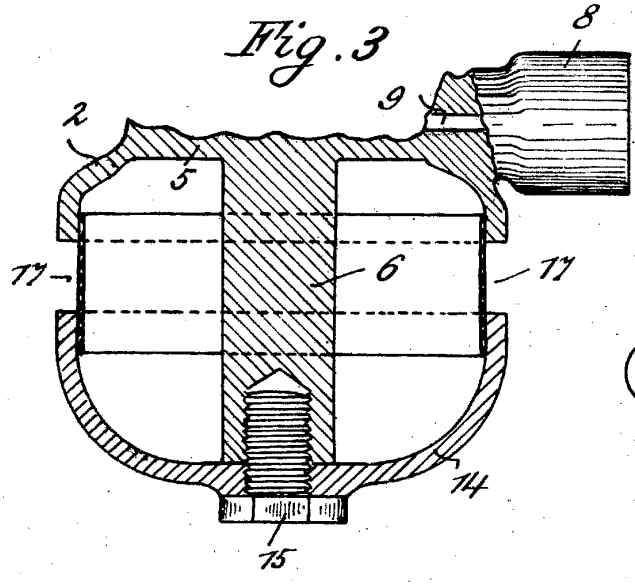
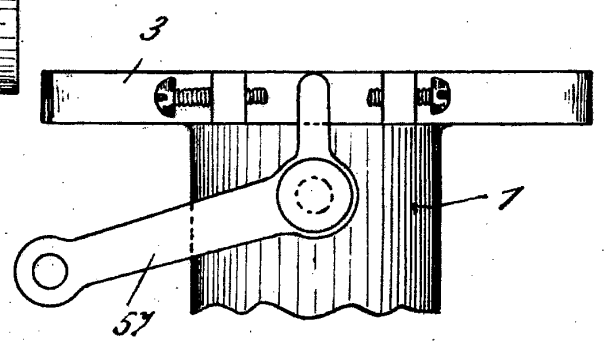


Fig. 4



ESCALA VARIABLE
LEUCADIO LOPEZ
P. P. *Crow*



Fig. 5

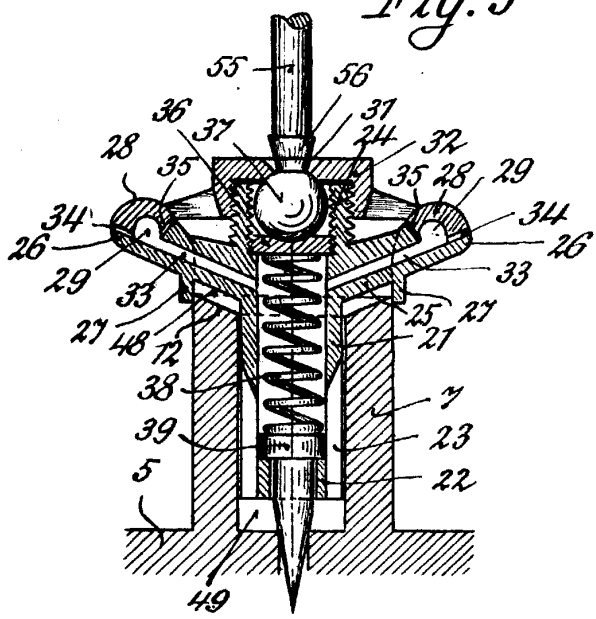


Fig. 8

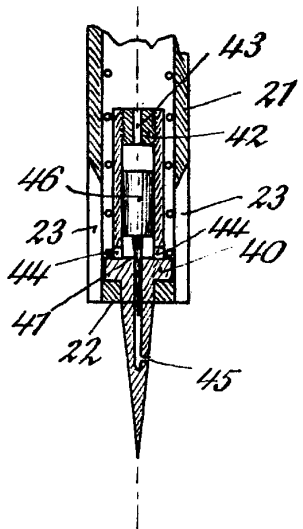


Fig. 6

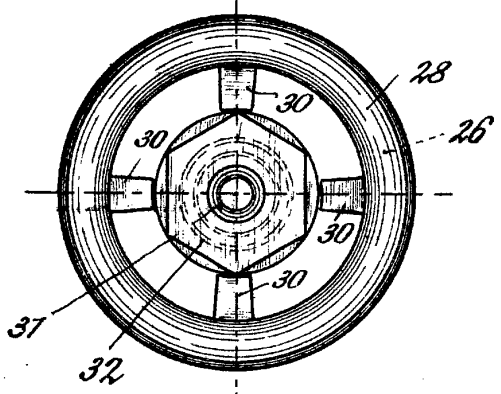


Fig. 9

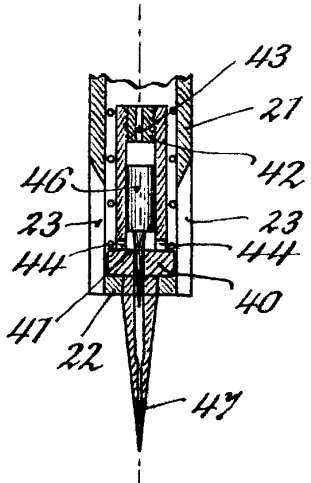
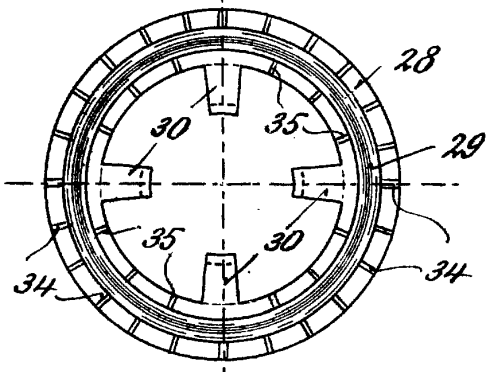


Fig. 7



ESPECIAL MOVIL
P. R. *Cromwell*