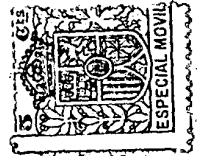


U S O N I , P A T E N T E I N D I V I D U A que forma parte integrante
 de la patente de INYECCION que es solicitada en España a nombre
 de Don Alexander L. H. R. O. S. O. N. I., constructor técnico, residente
 en Praga XII (Checoslovaquia), Elevarská 15, por: "LA INTRODUC-
 CION DE UN COMBUSTIBLE TRANSPORTADO BAJO PRESION A LA TOVERA
 DE INYECCION EN UNA MACHINA MOTORA DE COMBUSTION".



La introducción del combustible que es transportado por
 ejemplo de la una bomba de combustible o de un acumulador en com-
 bustible bajo una presión superior a la atmosférica a la tovera de
 inyección de una máquina motora de combustión se lleva a cabo,
 como es sabido, por medio de un tubo que desde la válvula de pres-
 sión de la bomba hasta la tovera de inyección que por lo general
 está en posición más alta, está relleno de combustible durante
 el funcionamiento. Hasta ahora se se han hecho cálculos teóricos-
 constructivos de la dimensión de la luz interior de este tubo de
 inyección, siendo por lo general el diámetro interior de esa el peso
 eficaz de este tubo un múltiplo del peso interior de la tovera.
 Esto significa que estaba en uso hasta ahora es, como es un aspec-
 to por medio de los ensayos, la causa de una combustión in-
 completa del combustible en el cilindro. Esto es explícito, si se
 considera que la presión determinada de extracción de la bomba
 se consume de un modo considerable por el roce y la condensación
 de la columna de líquido en el tubo de modo que en la abertura
 de la tovera de inyección el líquido ya no puede salir a través
 de la tovera con una velocidad tal que entre en el cilindro como
 chorro que sale de la tovera de un modo uniforme. Por lo
 general se produce un resquebrajamiento posterior del combustible de
 la tovera y estas gotas luego no se pulverizan con perfección,
 ocasionando a una combustión imperfecta del combustible que llev
 consigo los inconvenientes conocidos.

La invención está basada en el reconocimiento de que

en el tubo que hay entre la bomba o acumulador y la tovera, obteniéndose las mismas condiciones de corriente, como en la tovera, para obtener en condiciones por lo demás iguales el funcionamiento una pulverización y combustión perfectas del combustible. Prácticamente se manifestará este reconocimiento por el hecho de que, según las condiciones del combustible, se elegirá el diámetro interior del tubo de unión igual a la luz interior de la tovera hasta a la suma del doble cuyo límite caso siempre se alcanzará solo una fracción de las dimensiones usadas hasta ahora.

Las ventajas de esta nueva proporción de las dimensiones se comprenderán fácilmente. La columna de líquido que ha de ser inyectada en movimiento por medio de la bomba, es considerablemente menor, de modo que la presión inicial de la tovera puede tener la misma en movimiento en el mismo instante para la salida al recto y lo que da lugar a la inyección de la cantidad de líquido que ha de extraer en el cilindro.



Reivindicación de la Patente:

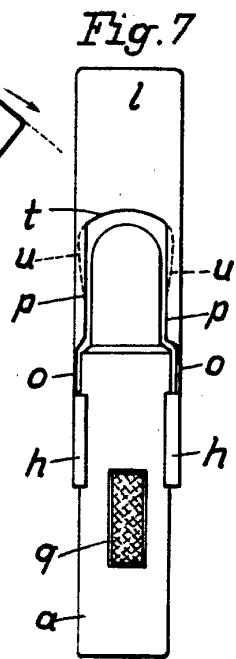
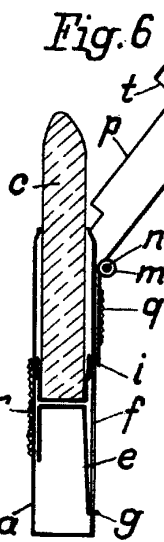
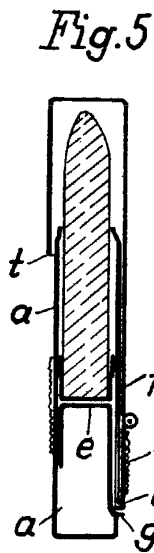
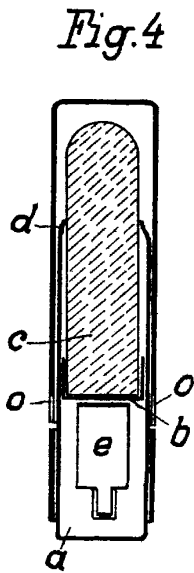
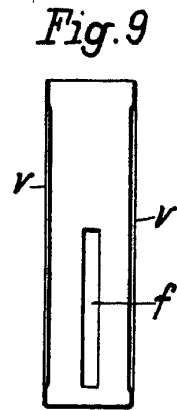
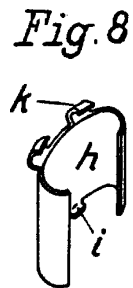
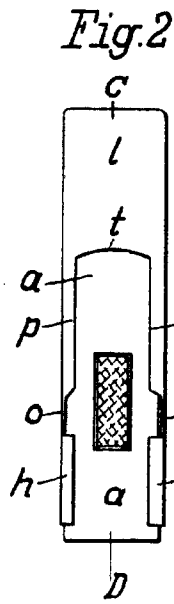
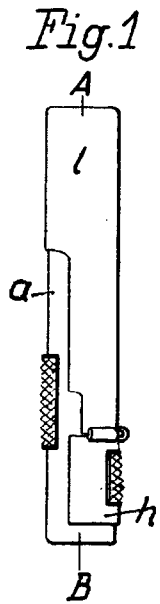
La introducción de un combustible transportado bajo una presión mayor de una atmósfera desde una bomba de combustible o un acumulador a la tovera de inyección de una máquina de combustión, generadora de fuerza, caracterizada por el hecho de que la luz interior del tubo de unión sea entre la luz interior igual hasta doble de la luz interior de la tovera de inyección.

NOTA: la presente patente se inventa, que se solicita en la forma de "la introducción de un combustible transportado bajo presión a la tovera de inyección de una máquina motriz de combustión", todo tal y como queda descrito en la presente memoria.

Consta esta memoria de 2 hojas foliadas y escritas por una sola cara.

Con arreglo a lo prescrito en la vigente ley de la Propiedad Industrial y Comercial se solicita el derecho de prioridad de la patente checoslovaca F 1314-22 del 24 de Febrero de 1918.

Madrid, a 10 de Febrero de 1919. F. S. Alexander Thomson



made variable
P.H.



Fig. 10

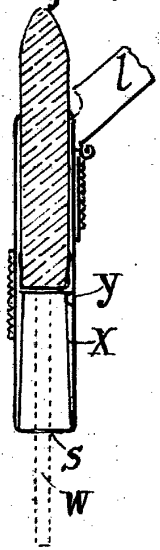


Fig. 11

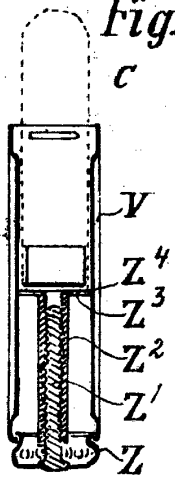


Fig. 12

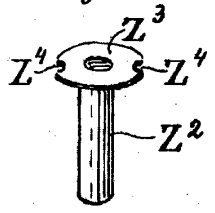


Fig. 13

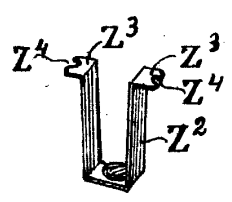
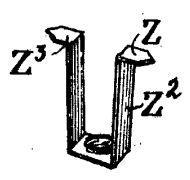


Fig. 14



En la variable -
P. M. M. M.