



112690

29



10

15

20

nes anteriores, obtener un carburador en el que se produce una perfecta gasificación de la mezcla aire-esencia mediante unos nuevos dispositivos. Estos, en líneas generales, están constituidos por un cuerpo central interno dotado de una entrada de aire caliente, un paso cónico hacia un difusor, unas aletas de frenado, una cámara de gasificación y a continuación de ésta una salida en un elemento distribuidor. La citada entrada de aire caliente presenta una válvula de mariposa graduadora, y lateralmente antes del paso cónico desemboca un estrecho tubo de llegada de combustible dotado de un tornillo de graduación (gicleur). Dicho cuerpo central se halla incluido en la tubería de aspiración de aire normal dotada en la entrada de una correspondiente válvula de mariposa. Una y otra válvulas se hallan enlazadas mediante una palanca de sincronización.

25

En la presente Memoria se describe una figura que, como ejemplo y sin carácter limitativo, se refiere esquemáticamente a una realización del nuevo carburador perfeccionado de acuerdo con la invención.

30

Observando la figura se ve que ésta se refiere a un corte en alzado de un dispositivo donde hay dos entradas de aire: la -14- para la llegada del aire ambiente o normal, y la -7- para una admisión de aire caliente. En la izquierda de la figura está representada la canalización -6- de llegada del combustible, gasolina en este ejemplo, procedente de la cubeta de nivel constante, cuyo caudal se regula, como es conocido, mediante un tornillo especial -5- con perforación predeterminada de la que sale el líquido en surtidor (gicleur); dicho caudal continúa hasta el pico de salida -4-.

35

40

La entrada del aire caliente se halla regulada por la válvula de mariposa-1-. Dicho aire caliente pasa directamente primero al cono -8- donde aspira la gasolina del citado pico -4- y

112690



45  
50  
55

en una primera mezcla pasa ésta después de ser estrangulada al tramo siguiente -9- llamado difusor. Luego se inicia un ensanchamiento donde van colocadas unas aletas -10- cuyo oficio es el de frenar la velocidad que tendría la mezcla en determinadas circunstancias de la aspiración y al propio tiempo contribuir al mejoramiento de la mezcla. En -11- se ha representado la cámara de gasificación, lugar fundamental de la invención, donde al aumentar el volumen de los componentes antes comprimidos en la región cónica, se produce la gasificación completa de los mismos, y su velocidad queda reducida. En la parte inferior de dicha cámara de gasificación esta dispuesto un elemento distribuidor -17- de gas, que es una pieza circular dotada en su periferia de pequeños agujeros -15- y -16-, en mayor o menor número, preparados para la salida de la citada mezcla gasificada.

60  
65

Envolviendo a la citada cámara de gasificación se ve la tubería de admisión del aire normal, que en su citada entrada -14- presenta la válvula de mariposa -2- reguladora de esta entrada. Tanto esta válvula -2- como la mariposa -1- ya citada del aire caliente, se hallan articuladas en una palanca -3- sincronizadora de su funcionamiento recíproco. El aire normal, que al ser aspirado pasa alrededor de la cámara de gasificación por un gran número de tubos -12- y -13-, difusores, arrastrará hacia el motor a través del distribuidor los gases preparados como se dirá luego.

El carburador así dispuesto se monta mediante su placa de orejas con los orificios -18- en los espárragos roscados -20- preparados en la boca de la tubería -19- de admisión del motor.

70

Cuando en el motor se inicia la carrera de admisión, comienza el funcionamiento del carburador. El aire procedente de la entrada normal -14- aspira alrededor del distribuidor -17- y arrastra a través de éste por los agujeros -15- y -16- el aire



75  
•••••  
•••••  
•••••  
•••••

80+

•••••  
•••••  
•••••  
•••••  
•••••

85+

90

95

100

carburado o los restos existentes en la cámara de gasificación -11-. Al quedar esta cámara vacía, se produce automáticamente por el conducto del difusor y del cono una aspiración de aire caliente y al propio tiempo de vesículas de combustible que son arrastradas por dicho aire caliente. Entonces, dicha mezcla de vesículas líquidas y de aire caliente se aprieta y entremezcla en el paso cónico -8- y continua su arrastre a través del difusor -9-, a gran velocidad a causa del estrechamiento en toda esa región. La mezcla ya bastante homogeneizada se encuentra en su paso con las citadas altas -10- y estas frenan su velocidad y contribuyen, según ya se ha dicho, a terminar dicha homogenización. Es en este carburador muy importante el uso del aire caliente en su mezcla con el combustible porque al llegar dicha mezcla a la cámara de gasificación se expansiona en su mayor volumen y se produce su rápido enfriamiento y un subsiguiente aumento de densidad de la mezcla en beneficio de un aumento de poder calorífico.

Mientras, ha llegado el momento de la segunda carrera de aspiración del motor. La cámara de gasificación -11- está ahora llena de mezcla perfecta, y el nuevo aire aspirado por la entrada -14- saca por los agujeros -15- y -16- del citado distribuidor -17- dicha mezcla homogénea y de densidad adecuada y la atrastra mezclada con él hacia el motor. La proporción entre la mezcla gasificada y el aire fresco normal entrado por -14- depende, como se comprende, de la relativa apertura de las dos mariposas, graduables mediante la citada palanca -3-.

En las diferentes realizaciones de este nuevo carburador perfeccionado para motores de explosión cabe la introducción de variantes y dimensiones diversas, así como el empleo de cualquier material, idóneo, dentro de las equivalencias téc-

112690



105 nicas, y sin salir por ello del fundamento de la invención.

N O T A

EN RESUMEN: el modelo de utilidad que, por veinte años se solicita registrar en España deberá recaer sobre las siguientes reivindicaciones:

110 1ª.- CARBURADOR PERFECCIONADO PARA MOTORES DE EXPLOSION, caracterizado por componerse de un cuerpo central interno dotado de una entrada de aire caliente, un paso cónico estrechando hacia un difusor, después de éste difusor unas aletas atravesadas de frenado, una cámara algo amplia de gasificación y a continuación de esta cámara un paso de distribución dotado de aberturas.

115 : 2ª.- CARBURADOR PERFECCIONADO PARA MOTORES DE EXPLOSION, de acuerdo con la reivindicación anterior, caracterizado por que en la citada entrada de aire caliente hay una válvula de mariposa de regulación de dicho aire y lateralmente antes del paso cónico desemboca el estrecho tubo de llegada de combustible dotado con tornillo perforado graduado surtidor de este combustible.

120 3ª.- CARBURADOR PERFECCIONADO PARA MOTORES DE EXPLOSION, de acuerdo con las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque dicho cuerpo central se halla incluido en la tubería de aspiración del aire normal y esta tubería presenta en su comienzo una correspondiente válvula de mariposa; dicho aire normal pasa rodeando la citada cámara de gasificación y a través de los agujeros del citado distribuidor arrastra la mezcla gasificada existente en dicha cámara interna hacia el motor.

125 4ª.- CARBURADOR PERFECCIONADO PARA MOTORES DE EXPLOSION, de acuerdo con las reivindicaciones precedentes, caracterizado porque las dos citadas válvulas de mariposa se hallan relacionadas entre sí mediante una palanca de sincronización.

130 5ª.- Por último se reivindica como objeto sobre el que ha de

112690

29 M



recaer el presente Modelo de Utilidad que, por veinte años se solicita para España, -----

p o r

"CARBURADOR PERFECCIONADO PARA MOTORES DE EXPLOSION"

Todo tal y conforme queda expresado en la presente Memoria Descriptiva que, consta de seis hojas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras y planos que se acompañan.

MADRID,

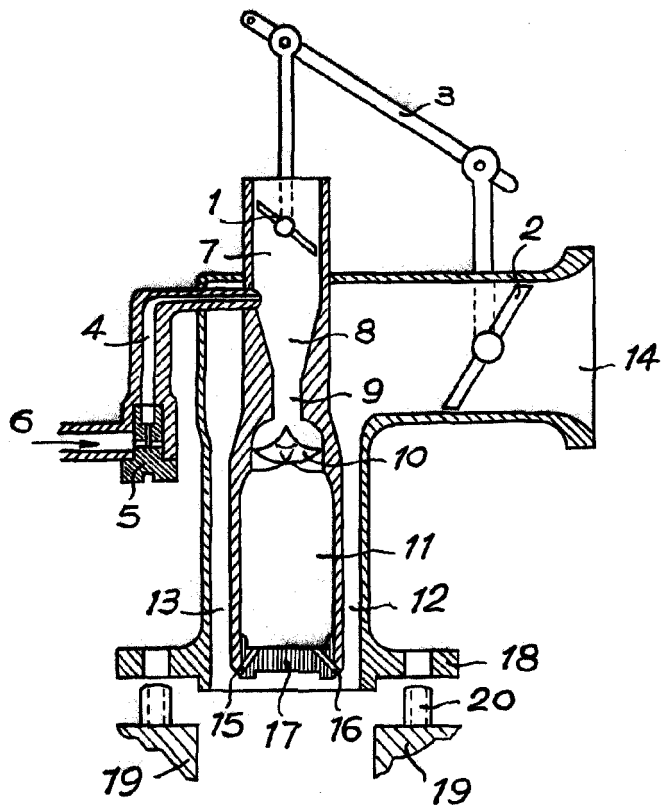
29 MAY. 1965

P.A.,

PEDRO FELIX MAÑA  
P.R.



112690



Madrid, 7 ABR 1965  
n.a.

PEDRO FERNANDEZ  
P.P.

ESCALA VARIABLE.