



MEMORIA DESCRIPTIVA

para un primer certificado de adición a la patente principal número 117.133, expedida en 1 de Abril 1930 por "MEJORAS EN CARBURADORES DIFUSORES DE ALTA PULVERIZACION" (tercer grupo, clase 24) a favor de Don Joséph MONNIER y Don Aimé WIEDERSPACH, súbditos franceses, residentes en Alger (Argelia), 20 rue de Lyon.

=====

Este invento se refiere a mejoras en carburadores difusores de alta pulverización para motores de explosión, caracterizado por el hecho de contener un dispositivo especial de admisión de aire adicional, con difusores concéntricos, que permiten una sucesión de
5 amasamientos de mezcla gaseosa que aseguran una gran difusión y una completa combustión de los gases.

Otro punto característico importante del carburador consiste en el hecho de que el flotador de la cuba va suspendido en el centro de la tapa, la cual va fijada a la caja de carburación. La fijación
10 de la cuba a la tapa se hace a mano por medio de un simple tornillo sobre el lado de la tapa, de tal suerte, que para verificar el filtro, el flotador y los órganos con él relacionados basta con separar la cuba de la tapa, en lugar de desmontar todo el carburador. Además, el tornillo de fijación de la cuba forma por sí mismo una
15 llave de tuerca por su extremo, de manera que se dispone así de una herramienta apropiada para el desmontaje de los órganos.

Debe también mencionarse que la distribución del inyector de ralenti se hace por medio de un grifo que forma el eje de la mariposa



de cierre de los gases, de tal suerte, que en el momento de cerrarse
20 la mariposa, un orificio corresponde a la llegada del pequeño inyector y deja de corresponder cuando se abre la mariposa. Por este hecho se hacen independientes entre sí los dos inyectores.

La fig. 1 representa el carburador en elevación frontal.

La fig. 2 es una vista lateral del mismo.

25 La fig. 3 es la vista de plano de la figura 1.

Las figs. 4 y 5 son cortes verticales de la cuba por las líneas A-A y B-B.

La fig. 6 es una vista suelta en plano de la cuba.

La fig. 7 es un corte practicado por el eje de la caja del carburador en la que se ilustra el detalle de la distribución del ralenti y el montaje de los difusores. (En esta figura, y para que se comprenda mejor la distribución del ralenti, se ha colocado la canal de este último detrás de la caja de carburación; en realidad, conforme a las figuras 1 a 3, esta canal está colocada sobre el lado de
35 la caja).

Con referencia al dibujo, 1 es la caja de carburación, 2 la cuba de flotador, 3 su tapa que se fija a la cámara de carburación, reteniendo la cuba 2 por el tornillo 4 que se atornilla en un resalto o prominencia 5 de la cuba. 6 es un protector que se fija en la parte anterior de los difusores cilíndricos y concéntricos 7 y 8 colocados en la caja de carburación. 9 es la caja de admisión del aire adicional.

Los difusores van sujetos por el tornillo 10. 11 es un orificio que atraviesa el protector y los difusores para el paso del inyector grande 12. El inyector pequeño 13 desagua en la canal 14 practicada paralelamente a la caja de carburación.

En la figura 7 se vé que la canal 14 comunica con un conducto 15 que existe en la prominencia 16 que forma el eje de mando de la mariposa 17 para la regulación de los gases. Cuando esta mariposa está
50 completamente cerrada, los gases del ralenti son admitidos más allá



de la misma; cuando la mariposa está abierta para la marcha normal, el conducto 15 se halla cerrado.

18 es la llave de la mariposa, 19 su tope de resorte, 20 es la admisión de aire en el ralenti. Sobre la cuba, 21 es la llegada de
55 la esencia, 22 la aguja, 23 el flotador, 23' una varilla y 23'' un pasador, 23''' una arandela para suspender el flotador de la tapa y 24 una varilla para despegar el flotador.

En la caja de carburación el aire para el primer amasamiento pasa a ella por los orificios del protector 6, mezclándose con la esen-
60 cia del inyector en el centro de los difusores.

El aire adicional pasa por los orificios calibrados de una cámara 9 de recepción del aire regulados por un postigo móvil para ponerlos en el punto de mezcla. Este aire, después de haber pasado por esa cámara, vuelve a pasar por los orificios más pequeños tala-
65 drados en el agujero 9', llamado tubo de carburación, atraviesa un difusor fijo 7 que aumenta la velocidad del aire y un difusor móvil y cónico en su interior al que pasa la mezcla primitiva. Esta primera mezcla (primer amasamiento) vuelve a ser tomada por el aire adicional que asegura una pulverización y una combustión completa de
70 los gases, impidiendo cualquier condensación.

N O T A

Se declaran de novedad y de propia invención las siguientes

R e i v i n d i c a c i o n e s

1.- Mejoras en carburadores difusores de alta pulverización por la adición de aire, caracterizadas por el hecho de que la tapa (3) de la cuba (2) va fijada al cuerpo del carburador (1) y por ir soportado el flotador (23) por la tapa (3) para poder quitar la cuba
75 (2) con los inyectores (12, 13) destornillando un simple tornillo (4) que sujeta la cuba a la tapa.



2.- Mejoras en carburadores, según la reivindicación 1, caracterizadas por el hecho de que para permitir la separación de la cuba (2) de la tapa (3), el flotador (23) es mantenido sujeto a la tapa por una espiga central (23') a lo largo de la cual puede subir y bajar para asegurar el nivel constante y por sujetarse en la varilla (23'') por una arandela (23''') sobre el pasador (23'').

3.- Mejoras en carburadores, según las reivindicaciones 1 y 2, caracterizadas por el hecho de que en la tubuladura perforada en (9') que lleva la cámara de aire adicional, se disponen un difusor fijo cilíndrico perforado (7) y concéntricamente un difusor amovible (8) cónico interiormente, para que con las perforaciones que varían con la fuerza del motor se pueda utilizar un difusor calibrado exactamente.

4.- Mejoras en carburadores, según las reivindicaciones 1 a 3, caracterizadas por el hecho de que el inyector de ralenti (13) que lleva la cuba, desagua en una canal 14 paralela al cuerpo (1) del carburador para alcanzar un conducto (15) practicado en el eje de la mariposa (17), de tal suerte, que este eje (17) constituye una prominencia del grifo en (16) que hace independientes a los dos inyectores (12, 13) por el hecho de no funcionar el inyector de ralenti (13) mas que cuando la mariposa (17) está cerrada.

El primer certificado de adición a la patente principal numero 117.133 expedida en 1 de Abril 1930, cuyo privilegio se solicita para España y sus dominios deberá recaer por "MEJORAS EN CARBURADORES DIFUSORES DE ALTA PULVERIZACION" (tercer grupo, clase 24) según se describe y reivindica en la presente memoria y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompañan.

Madrid 25 de Octubre 1930.

pp: Joseph MONNIER & Aimé WIEDERSPACH



Fig. 1.

Fig. 2.

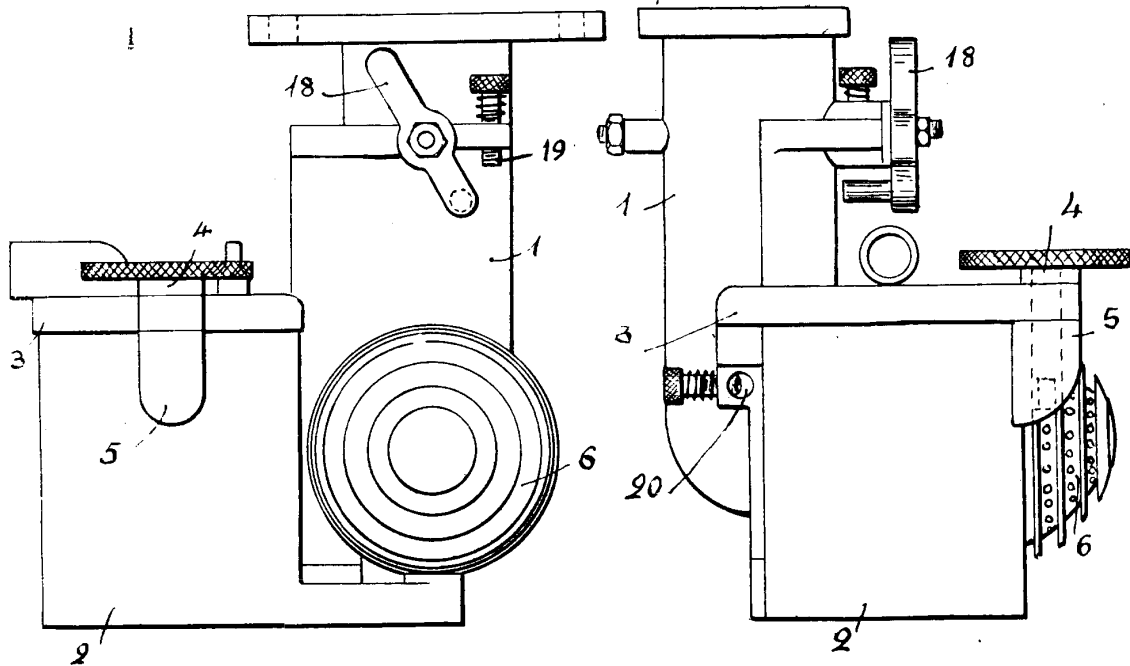
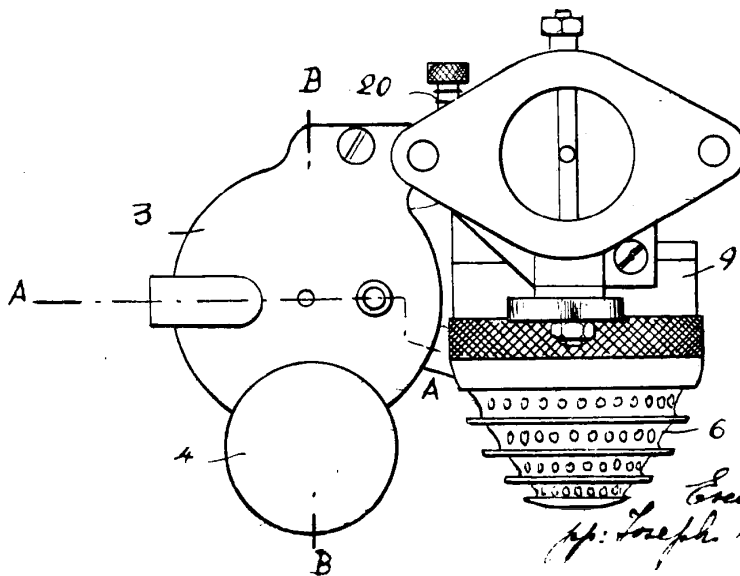


Fig. 3.



Escuela variable.
pp. Joseph Mommier y Aine
Wiederspach.

Fig. 4.

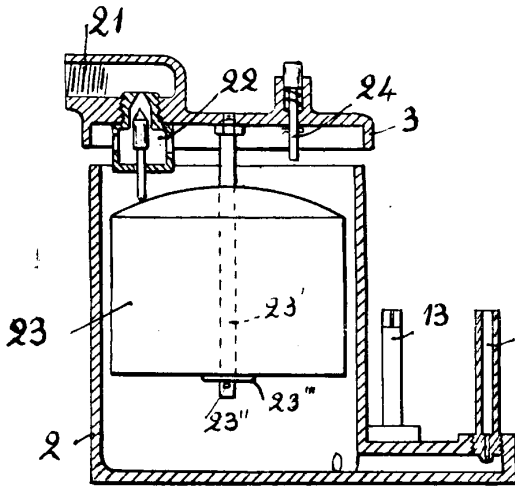


Fig. 5.

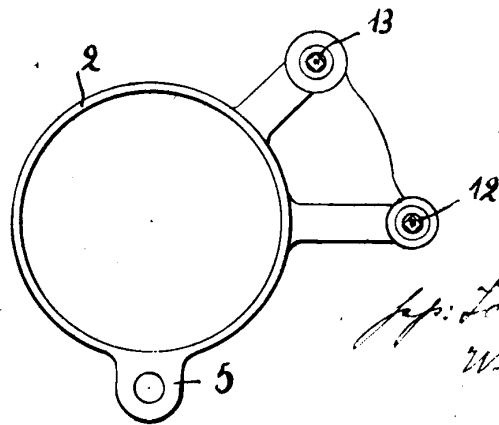
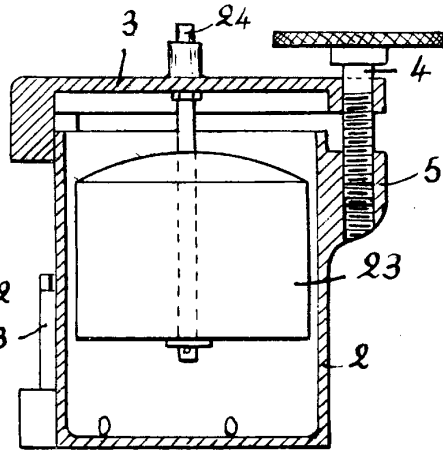


Fig. 6.

*Escala variable
 pp. Joseph Monnier y Aine
 Wiederspach.*

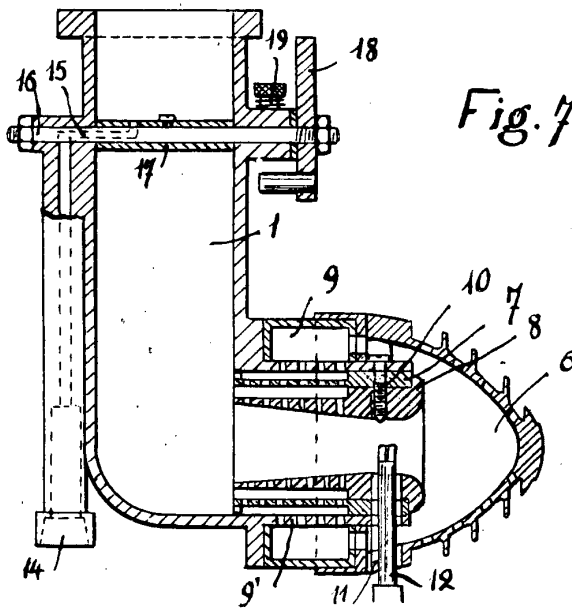


Fig. 7.