



1944

166860

MALA REPRODUCCION
POR DEFECTO DEL ORIGINAL

166860

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña,

a la solicitud de

una PATENTE DE INVENCION, por veinte años en España,

a favor de

Don VICENTE PEREZ FLOR, domiciliado en Valencia, calle Ca-
jeros 6.

por

„UN NUEVO CARBURADOR CON TRES SISTEMAS DE MARCHA APLICABLE
A MOTORES DE GASOLINA, ESPECIALMENTE A LOS DE VEHICULOS MO-
TORIZADOS“.



5. La invención a que se refiere la presente Memoria, constituye una novedad industrial con características y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explotación exclusiva que por ella se solicita, de acuerdo con las prescripciones del Estatuto vigente de Propiedad Industrial de 26 de Julio de 1929, texto refundido, publicado el 30 de Abril de 1930.

10. La finalidad que se persigue con esta invención es facilitar a los propietarios y fabricantes de motores a gasolina, aplicables especialmente a vehículos motorizados, un carburador totalmente nuevo y superior a todos los conocidos hasta la fecha.

15. Para dar una idea exacta de este nuevo carburador, se acompaña un juego de planos compuesto de cinco dibujos o figuras que lo representan en varias secciones diferentes y visto exteriormente para que se pueda apreciar mejor su construcción y montaje.

20. La figura A representa una de las secciones verticales del carburador para que se vean las distintas piezas y detalles interiores. Este carburador consta de tres cuerpos independientes superpuestos y unidos entre sí convenientemente, formando los tres unidos un solo bloque. El nº 1 es el cuerpo superior; el nº 2 es el cuerpo central y el nº 3 es el cuerpo inferior. El nº 4 es la tapa del depósito de gasolina; el nº 5 es la entrada del aire; el nº 6 es la palomilla para el cierre de la entrada del aire; el nº 7 es la manecilla que acciona el eje de la palomilla para el cierre de la entrada del aire; los números 8 y 8 son el difusor visto en sección vertical; el nº 9 es la entrada de la gasolina; el nº 10 es el depósito; el nº 11 es la boya; el nº 12 es el regulador de paso de gasolina; el nº 13 es el tubo principal de conducción de gasolina; el nº 14 es el pulverizador; el nº 15 es el tornillo regulador de paso de gases; el nº 16 es la salida de gases del motor; los números 17 y 17 son los tornillos de unión del cuerpo central con el cuerpo inferior; el nº 18 es la mariposa reguladora del acelerador y el nº 19 es la palanca de mando del acelerador.

40. La figura B representa otra de las secciones verticales del carburador visto en sentido inverso al de la figura A. Omitimos repetir el nombre de las piezas del número 1 y al 19, ya que han sido resñadas en la descripción del dibujo anterior. El nº 20 es el eje que acciona la palanca nº 7 de la figura A; el nº 21 es el eje de la bomba; el nº 22 representa el conjunto de la bomba; el nº 23 es el cilindro de la bomba inyectora; el nº 24 es la válvula de aspiración y el nº 25 es la de expulsión; el nº 26 es el muelle de la válvula; el nº 27 es un conductor de gasolina; el nº 28 es el chicler de la bomba; el nº 29 es el tornillo del difusor; el nº 30 es la pieza de tope del mando de palancas; el nº 42 es el soporte de la aguja de paso.

50. La figura C representa una tercera sección del carburador en la que quedan al descubierto los detalles referentes al funcionamiento para la marcha lenta; el nº 31 es la entrada de gasolina para la marcha lenta; el nº 32 es el chicler de marcha lenta; el nº 33 es la entrada del aire para la misma y el nº 34 es un conducto de gasolina para la marcha lenta.

60. La figura D es otra sección del carburador, vista de frente; el nº 35 es la salida de gasolina; el nº 36 es el tornillo regulador de mezcla y muelle; el nº 37 es el muelle del tornillo 36; el nº 38 es la palanca de empuje de la bomba; el nº 39 es la varilla de accionamiento de la palanca nº 38 movida por la palanca de mando nº 19; el nº 40 es el muelle.



1944

65. tensor de la bomba; los números 41 y 41 son los tornillos de unión de la tapa nº 4 con el depósito.

70. La figura E representa el carburador visto exteriormente. El nº 43 es el soporte de mando del estrangulador de aire; el nº 44 son tornillos de unión del cuerpo superior con el central; el nº 45 es el racord para entrada empalme del tubo de gasolina; el nº 46 es la tapa registro de gasolina y los números 47 y 47 son orificios para la fijación del carburador.

75. **FUNCIONAMIENTO.** Como hemos dicho al principio, éste carburador tiene tres sistemas de funcionamiento; el primero es de arranque y marcha lenta; el segundo es de velocidad media accionada por sistema de bomba inyectora y el tercero es de marcha a grandes velocidades.

80. El funcionamiento para la marcha de arranque y lenta se lleva a efecto mediante el mecanismo siguiente: Una vez lleno el depósito de gasolina mediante la entrada de gasolina nº 31 que recorre hasta el chicler nº 32 a la vez que por el nº 33 entra el aire, y la mezcla de gas se verifica en el mismo recorrido nº 34; hecho ya el carburante pasa por el conducto nº 35, y con el fin de enriquecer la mezcla lleva un compensador de aire nº 36 y 37.

85. El segundo sistema de funcionamiento, que como hemos dicho es de velocidad media, se lleva a efecto mediante el paso de gasolina del depósito nº 10 al cilindro nº 23 por medio de la válvula compensadora nº 24; al mover la palanca de gases nº 19 se acciona el pistón nº 21 que expulsa la gasolina por la válvula limitadora nº 25 que pasa por el chicler nº 28 a la cámara de gases.

90. Este sistema de bomba de aceleración sirve para dar al motor el suplemento de gasolina que necesita cuando se apoya bruscamente el pie sobre el acelerador para obtener aceleraciones repentinas.

95. El tercer sistema es de gran velocidad o superpulverizador. El tubo conductor de la esencia nº 13 termina en un canal horizontal que desemboca en la cámara nº 14 del pequeño cono difusor nº 14; la depresión que reina en este punto aspira la esencia por el conducto nº 13, y todo esto dá los siguientes resultados:

100. Sometidas a una corriente de aire extremadamente violenta, la esencia pasa por el economizador nº 15 a la cámara nº 14 y es pulverizada en un alto grado de fineza y siendo perfecta la homogeneidad de la mezcla arde dicha esencia completamente, procurando una potencia más elevada con la misma cantidad de carburante, lo que es igual a una economía de esencia apreciable en la producción de una potencia igual.

105. **VENTAJAS.** Las ventajas que reúne este carburador sobre todos los existentes hasta la fecha son muchas, pero citaremos las más originales, que son:

110. **1ª.-** Su mecanismo a la para que es sencillo en su manejo presenta una solidez muy superior a los demás.

115. **2ª.-** Lleva un grupo formado por el pulverizador de gases y un regulador economizador nº 14 y 15 que no lo lleva ningún sistema de carburador conocido hasta la fecha.

120. **3ª.-** La ventaja importantísima del economizador de gasolina, único en su clase, que limita el consumo de carburante al estrictamente necesario para el completo funcionamiento del motor.

125. **4ª.-** También tiene la ventaja de poder consumir por el sistema de grandes velocidades o superpulverizador además de esencia, benzol o alcohol indistintamente.

Este carburador se construirá en toda clase de tamaños y en toda clase de materiales para que pueda ser acoplado



65. a todos los motores de gasolina. La forma exterior del mismo puede ser distinta, pero el sistema de funcionamiento será siempre el mismo.

70. Hecha la descripción precedente, es preciso añadir que los detalles de realización de la idea expuesta pueden variar, sin que por ello cambie la esencia de la invención, que es la que se desprende de los párrafos que antecedentes y que se reivindican en la siguiente

NOTA.

75. En resumen: La Patente de invención que se solicita recaerá sobre las reivindicaciones siguientes:

80. 1ª.- Un nuevo carburador con tres sistemas de marcha aplicable a motores de gasolina, especialmente a los de vehículos motorizados caracterizado porque consta de tres cuerpos independientes, superpuestos y unidos entre sí de tal forma que constituyen un solo bloque, estando dotado de un super-pulverizador de gasolina con su correspondiente regulador.

85. 2ª.- Un nuevo carburador, según la reivindicación anterior, caracterizado porque consta de una bomba con su eje, cilindro, chicler y palanca de empuje correspondiente.

90. 3ª.- Un nuevo carburador según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque consta de un muelle de válvulas, de un tubo principal de conducción de gasolina y otro destinado a la marcha lenta.

95. 4ª.- Un nuevo carburador, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque tiene tres sistemas de funcionamiento, el primero de los cuales, de arranque y marcha lenta, se lleva a efecto, de acuerdo con los adjuntos dibujos, mediante el siguiente mecanismo: Una vez lleno el depósito de gasolina y hecho ya el carburante, éste pasa por un conducto consiguiéndose enriquecer la mezcla a base de un compensador de aire.

100. 5ª.- Un nuevo carburador, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque su funcionamiento, con arreglo al segundo sistema, mediante la entrada de gasolina nº 31 que recorre hasta el chicler nº 32, a la vez que por el nº 33 entra el aire y la mezcla de gas, pasando la gasolina del depósito nº 10 al cilindro nº 23 por medio de la válvula compensadora nº 24; al mover la palanca de gases nº 19, se acciona el pistón nº 21 que expulsa la gasolina por la válvula limitadora nº 25, que pasa por el chicler nº 28 a la cámara de gases, sirviendo el sistema descrito para dar al motor el suplemento de gasolina que necesita cuando se apoya bruscamente el pie sobre el acelerador para obtener aceleraciones repentinas.

110. 6ª.- Un nuevo carburador, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque en el tercer sistema de funcionamiento, de gran velocidad, el tubo conductor de la esencia nº 13 termina en un canal horizontal que desemboca en la cámara nº 14 del pequeño cono difusor y la de-presión que reina en este punto aspira la esencia nº 13 y ésta pasa por el economizador nº 15 a la cámara nº 14 y es pulverizada en un alto grado de fineza siendo perfecta la homogeneidad de la mezcla, en cuyo caso arde la esencia completamente, procurando una potencia más elevada con la misma cantidad de carburante, lo que es igual a una economía de esencia apreciable en la producción de una potencia igual.

120. 7ª.- Se reivindica, por último, como objeto sobre el que ha de recaer la Patente de invención que se solicita, "UN NUEVO CARBURADOR CON TRES SISTEMAS DE MARCHA APLICABLE A MOTORES DE

700300 27



GASOLINA, ESPECIALMENTE A LOS DE VEHICULOS MOTORIZADOS.
Todo conforme queda expresado en la presente memoria, que
consta de cinco páginas escritas a máquina por una sola cara
y dibujos que se acompañan.

I25.

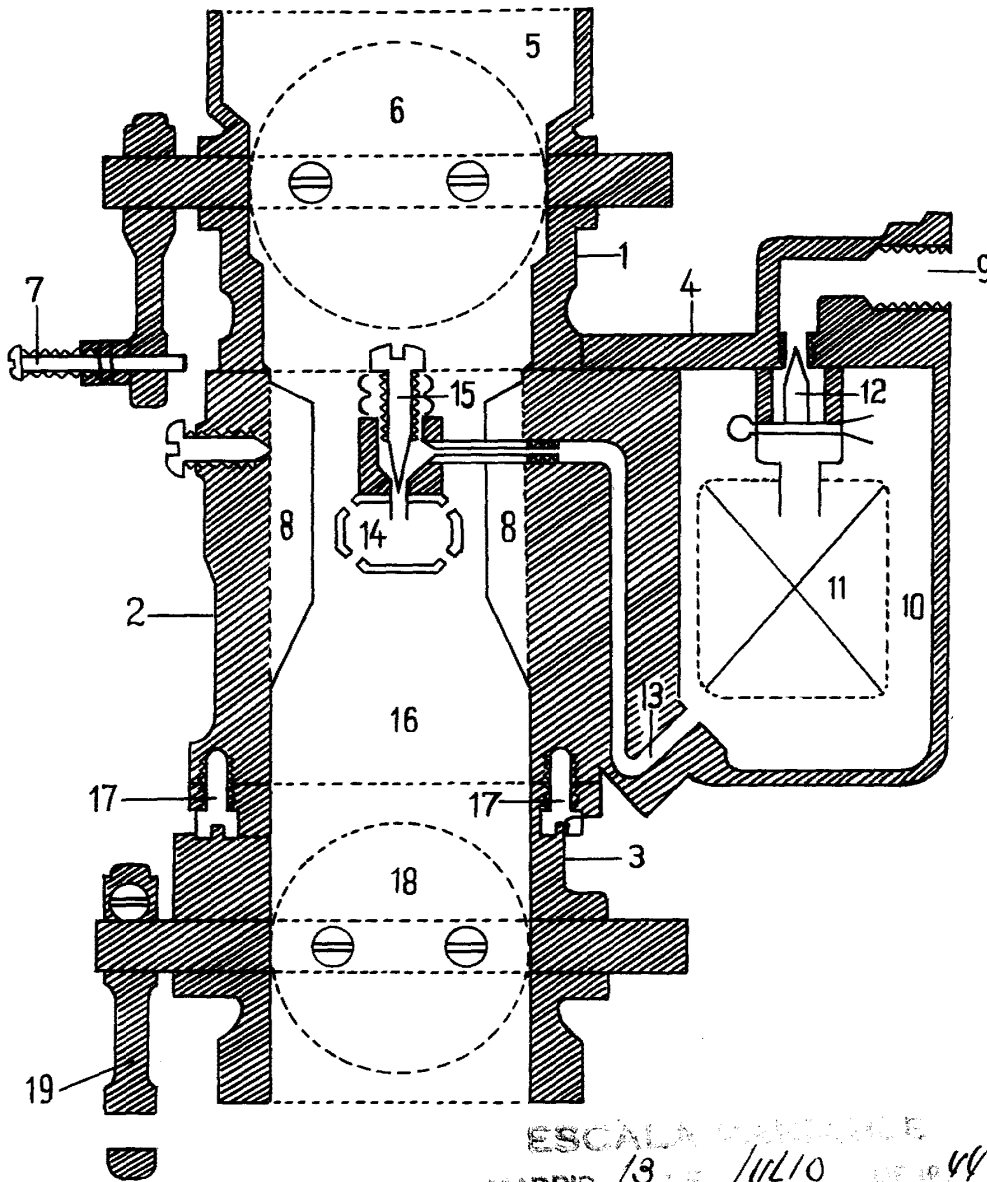
Madrid, 13 de julio de 1944.

ALFONSO UNGRIA

RECIBIDA EN EL MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
POR EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE ECONOMIA Y FINANZAS

188100

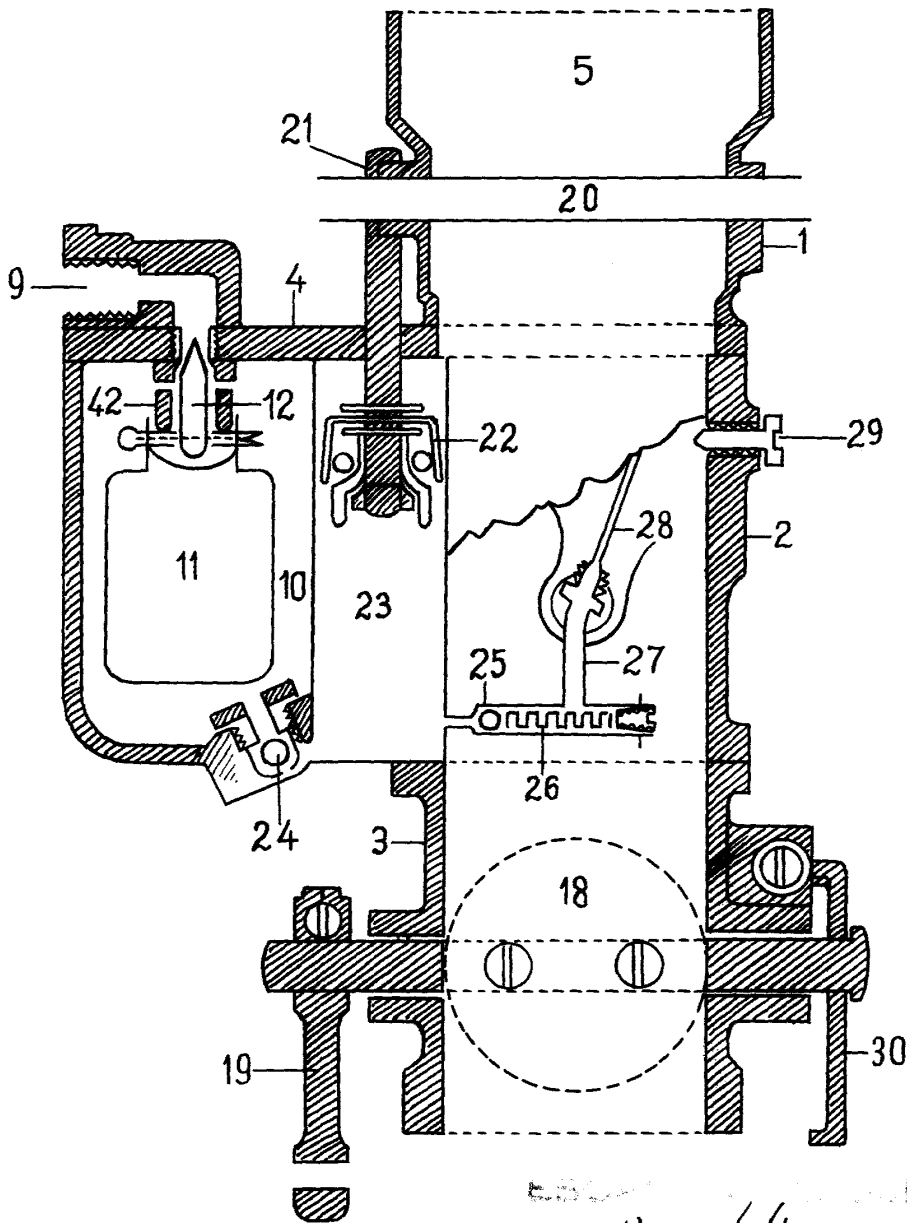
A



ESCALA 1:1000
MADRID, 13 DE JULIO 1944

Handwritten signature or initials.

B



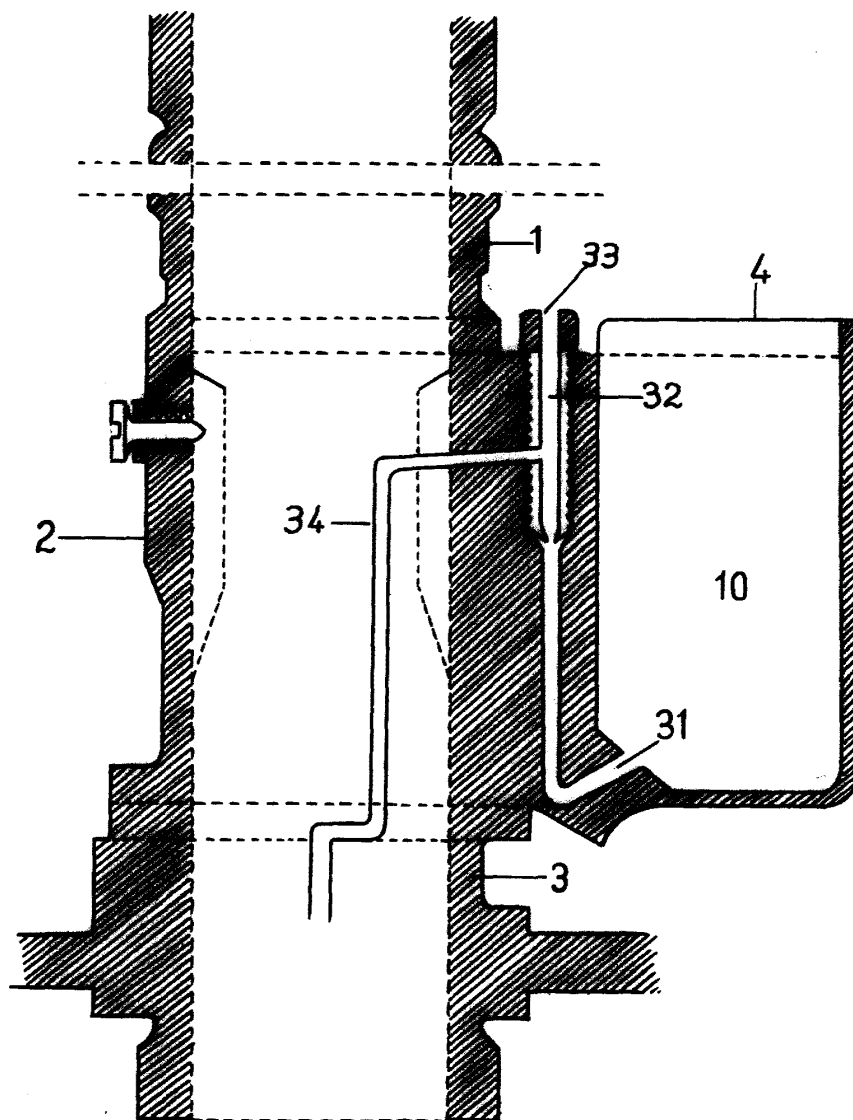
MADRID, 13 Julio DE 1944

Mano -

166860 C



1944

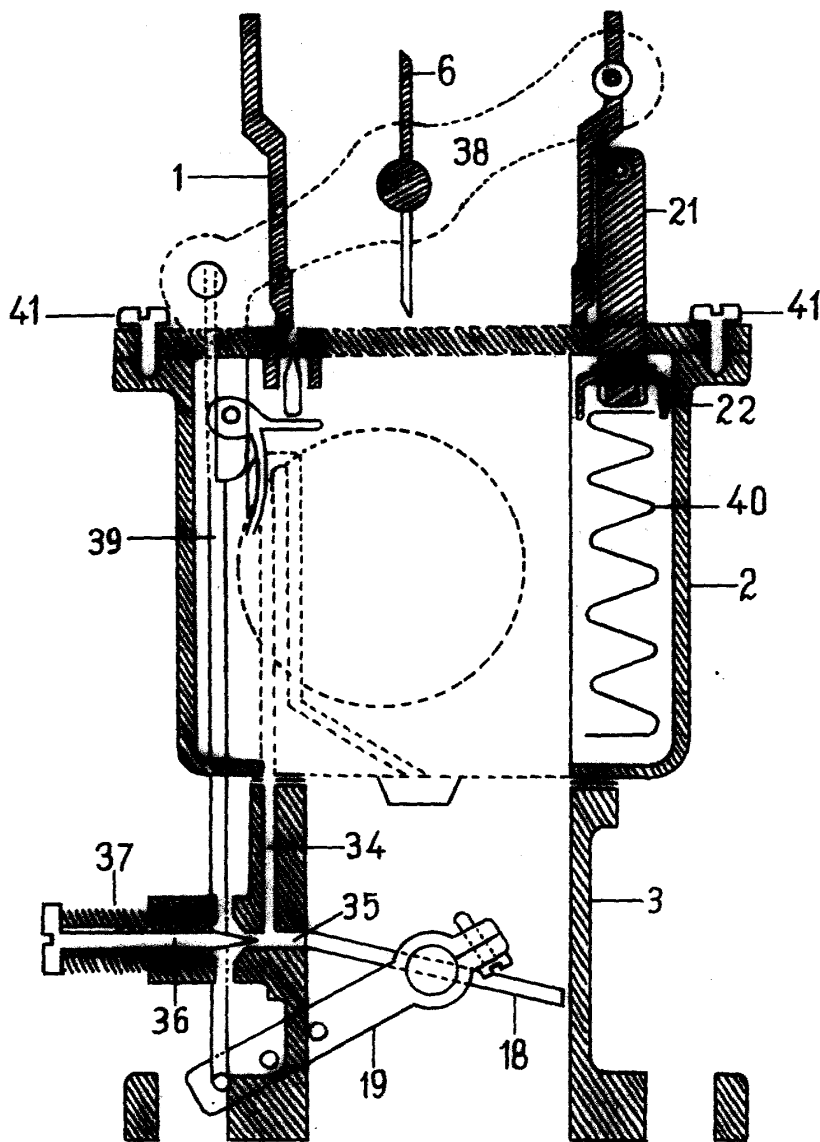


ESCALA VARIABLE
MADRID, 13 DE Julio DE 1944
ALFONSO UNGER



166880

D

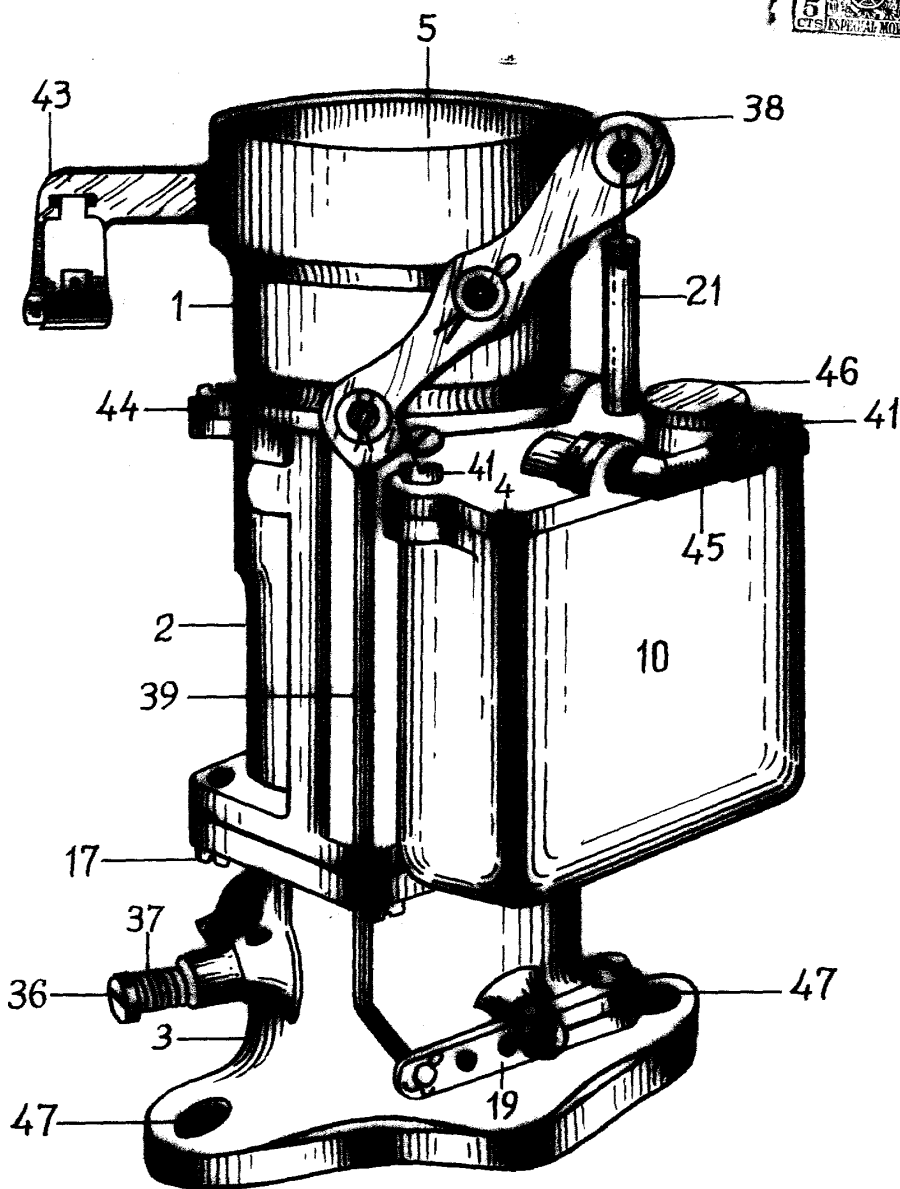


ESCALA VARIABLE
MADRID, 13 DE Julio DE 1911

ALFONSO VIGORIS

166880

E



ESCALA VARIABLE

MADRID, 13 DE Julio DE 1944

ALFONSO URRUTIA