



183859

MEMORIA DESCRIPTIVA
DE
PATENTE DE INVENCION
EN
E S P A Ñ A

par veinte años, a favor de D. JOSE ARIN BARANDIARAN, con domicilio en San Sebastián (Guipuzcoa), calle de San Francisco, nº. 36, de nacionalidad española, por UN NUEVO CARBURADOR.-

La presente invención tiene por objeto un nuevo carburador distinto a los que existen hoy en uso, que mediante la aplicación que se trata de patentar, consigue una disminución en el consumo de gasolina.-

5 Para la mejor comprensión del invento que se trata de patentar a continuación se hace una descripción del mismo; Se adjunta para el mismo fin una hoja única de dibujo que representa el esquema del mismo, mediante un corte para que



MAY 1948

10

pueda ser objeto de revisión por parte del Registro de la Propiedad Industrial, numerandolas para su mejor explicación:

DESCRIPCION

15

Para la puesta en marcha, tanto como para la marcha al ralenti, una cámara de depresión -II- recibe el aire del exterior por un pequeño orificio (2) regulado por el tornillo (1), para obtener la depresión necesaria en la cámara -II-, y en consecuencia en la cámara -III-, donde desemboca el carburante por el surtidor (5). El aire que entra por

183859

20

(2) pasa por el interior de la válvula distribuidora (12) para venir a evacuar sobre la parte superior de la pieza (14), que recibe el carburante que fluye por el intersticio creado por el orificio del surtidor (5) más o menos

25

obstruido por la aguja (4) regulable por su rosca para determinar la cantidad de carburante necesaria al ralenti. Durante la marcha al ralenti el paso de aire para la marcha activa es interceptado por el hecho de que la válvula distribuidora de aire (12) mantiene cerrada toda comunicación con el exterior.-

30

Para la marcha activa, la aguja (4) que obstruye el surtidor (5) es cónica y está adherida a la válvula distribuidora de aire (12) de tal manera que cuando esta válvula se levanta para dar paso al aire la aguja se levanta tanto que gracias a su conicidad deja pasar el carburante en proporción al aire admitido por la válvula (12). Para la marcha

35

activa la entrada de aire se hace por la válvula (9) en la cámara -I- antes de pasar a la cámara -II-. En la cámara -I-

40

la depresión, la más conveniente, está obtenida por la resistencia ofrecida por la tensión del resorte (11). El aire descomprimido en la cámara -I- pasa por la abertura (10) dejada por la válvula (12) y entra así descomprimido en



MAY 1948

183859

45

la cámara-III-.Bajo la acción de esta descomprensión, el carburante es aspirado por el surtidor(5). El carburante así aspirado se extiende sobre la pieza(13) y carbura el aire que pasa sobre esta pieza(13). La cantidad de aire de esta segunda circulación para la marcha activa es suministrada por la distribución(12) conjuntamente con la mariposa(7). Este aire pasando por el difuser(14) descarga sobre la pieza(13) que es un ventilador cuyas alas cargadas de carburante cortan el aire aspirado mezclándolo perfectamente con el mismo. Este carburante proyectado lateralmente por la fuerza centrífuga es interceptado por la corriente de aire que pasa libremente siguiendo la curva(17). El movimiento de rotación del ventilador es provocado por la corriente de aire aspirado y dicho movimiento será más activo en proporción del aire aspirado. Así se obtiene una mezcla lo más perfecta posible y este gas así formado sale por la abertura de paso que le da la mariposa(7).

50

Para que la acción del aire sobre el carburante extendido en las alas del ventilador(13) sea más eficaz, el difuser(14) está provisto de una corona de agujeritos(15) que hacen descargar una parte del aire perpendicularmente a la corriente de aire que frota la pieza(13) de manera que amortigua dicha corriente. Para la puesta en marcha y para el ralenti el aire entra solo por(2) mientras que para la marcha activa el aire entra por la válvula(9), que le descomprime para que pueda ser admitido en la cámara-III* por el distribuidor(12) pasando por el difuser(14), circulando sobre la pieza(13) para salir carburado por (7) hacia el motor.-

55

60

65

70

La mariposa de salida de gas(7) funciona sincrónicamente con la distribución de aire(12) y con la aguja(4) por intermedio de la palanca(19) que es empujada por el árbol de levas(19). La sección de paso(7) que da entrada al gas que va hacia el motor es ligeramente más pequeña que la sección de paso de la válvula distribuidora de aire(10) de manera a po-



75

derse obtener con seguridad una descomposición determinada por la resistencia de la válvula de descompresión(9).

80

La aguja obturadora(4) del surtidor(5) que es solidaria de la válvula(12) sigue los movimientos del distribuidor(12). La llegada del carburante que viene hacia el surtidor del depósito del flotador entra por el agujero(16) gracias al freno del aire producido por la resistencia de la válvula (9). La depresión del aire permanece casi constante a cualquier velocidad del carburador y el aire admitido en la cámara-III- permanece también en el mismo grado de descomposición lo que asegura una velocidad constante de carburante en

85

relación con la depresión. La conicidad de la aguja(4) proporciona solamente la sección de paso del carburante en relación a la sección de paso de aire y el aumento de la cantidad de carburante es obtenida por un aumento de la descompresión.-

90

La tapa de la cámara-I- está provista de unas pequeñas válvulas de seguridad(20) contra las explosiones intempestivas. En los carburadores corrientes empleados, la aspiración del carburante es empírica y sin medida, aquí por el contrario el carburante llega en la proporción que se le deja pasar al

95

distribuidor de aire por el hecho de que la descompresión que sirva para producir la aspiración del carburante está mantenida a un grado constante cuya descompresión constante tiene por objeto el asegurar una velocidad constante de evacuación del carburante. Para añadir o disminuir la proporción

100

más conveniente de carburante en relación al aire admitido el estrangulamiento del orificio de evacuación del carburante está en proporción al hundimiento de una aguja cónica. Para variar la cantidad de carburante se varía solamente el grado de depresión en la entrada del aire en el aparato, lo que

105

permite regular con exactitud la proporción más conveniente de carburante para obtener una buena combustión.-

183859



1948

El dibujo adjunto se dá como ejemplo, ya que su disposición puede variar a gusto del constructor.-

REIVINDICACIONES

110 Se reivindican como propias y nuevas para que sean objeto de una PATENTE DE INVENCION en España, por VEINTE AÑOS, las siguientes características:

115 1a.-Un nuevo carburador que se caracteriza porque tiene una cámara de depresión que recibe el aire del exterior por un pequeño orificio regulado por un tornillo, pasando el aire por el interior de una válvula distribuidora del mismo para venir a evacuar sobre la parte superior de una pieza central, que recibe el carburante que fluye por un surtidor.-

120 2a.-El mismo carburador, caracterizado por que lleva una aguja cónica, que obstruye el surtidor y está adherida a la válvula distribuidora de aire, pasando el mismo por un difusor y descargándolo sobre un ventilador.-

125 3a.-El mismo carburador de las reivindicaciones anteriores que está dotado de una mariposa para la salida de gas que funciona sincronícamente con la válvula distribuidora de aire y la aguja ya reivindicadas, por medio de una palanca que es empujada por un arbol de levas.-

130 4a.-El mismo carburador de las reivindicaciones anteriores que tiene otra válvula distribuidora de aire de sección ligeramente superior a la mariposa para la salida de gas ya reivindicada formando un conjunto funcional con una válvula de descompresión.-

135 5a.-El mismo carburador de las reivindicaciones anteriores que consta de una cámara cuya tapa está provista de unas pequeñas válvulas de seguridad contra las explosiones intempestivas:-

6a.-El mismo carburador de las reivindicaciones anteriores que tiene una cámara para la recepción del aire descomprimido.-

7a.-POR UN NUEVO CARBURADOR.-

140 Todo conforme se describe en la memoria que antecede, se ilustra en el plano adjunto unido a ella, y se reivindica



8 MAY 1948

en las Reivindicaciones.-

Madrid a 28 de Mayo de 1.948

JOSE ARIN BARANDIARAN

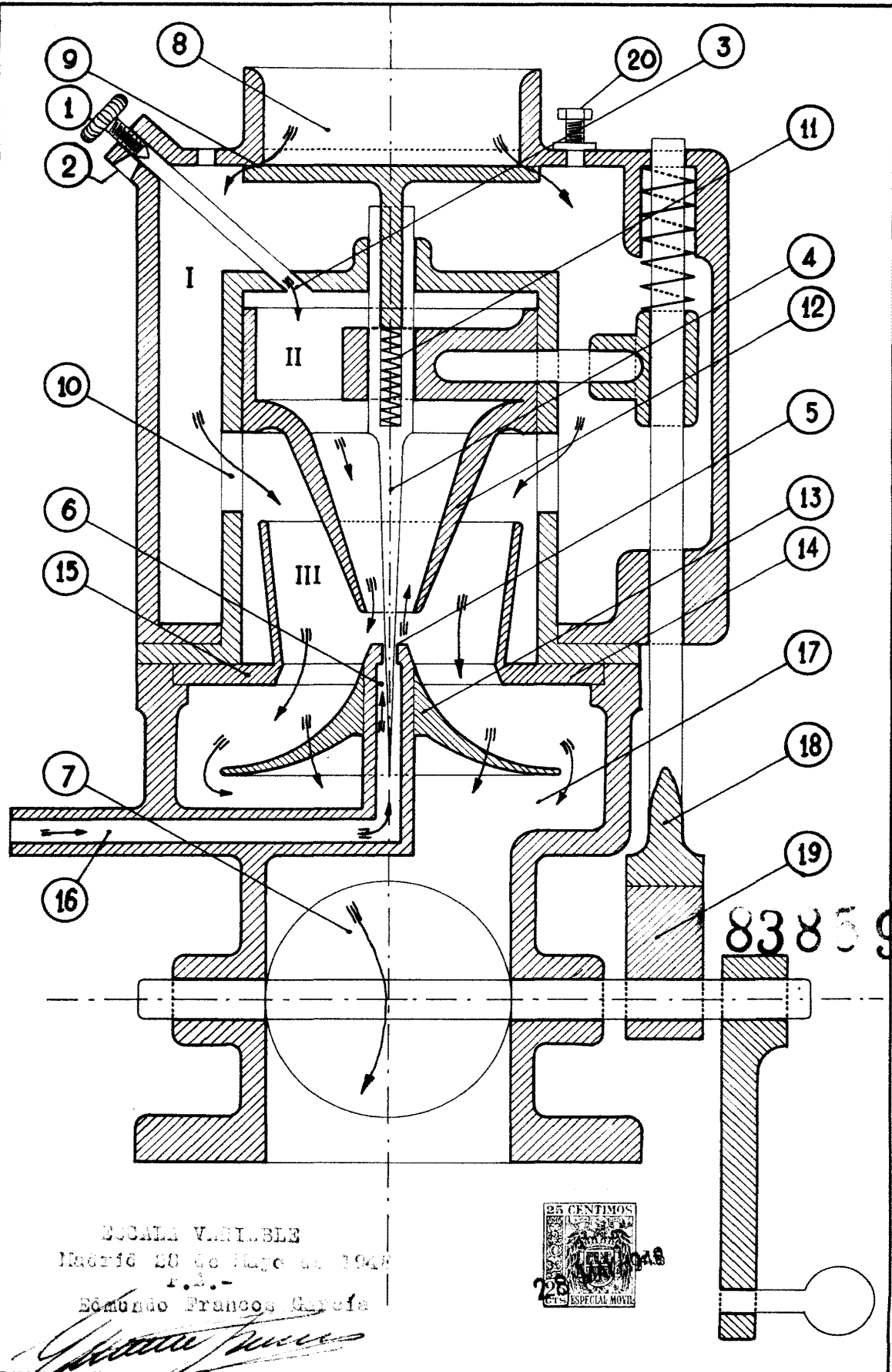
P.A.

EDMUNDO FRANCO GARCIA.-

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Edmundo Franco Garcia", written over a horizontal line.

183859

183859



83859

ESCALA VARIABLE
 Madrid 20 de Mayo de 1948
 P.S.-
 Edmundo Francos Garcia



[Handwritten signature]