

1 92013

19 2013

MEMORIA DESCRIPTIVA Y DIBUJOS
que acompañen a la solicitud
de PATENTE DE INVENCION de Don
José PIFARRE COLOMINAS, resi-
dente en Barcelona.

1 92013

192013



P A T E N T E D E I N V E N C I O N

por "MEJORAS INTRODUCIDAS EN LOS CARBURADORES DE MOTORES DE EXPLOSION", a favor de Don José PIFARRE COLOMINAS, de nacionalidad española, residente en Barcelona, calle Justo Oliveras nº 46. - - - - -

M E M O R I A D E S C R I P T I V A

La Patente de invención objeto de esta memoria descriptiva, se refiere a unas mejoras introducidas en la fabricación de carburadores de motores de explosión, tendentes a establecer la posibilidad o máximo de facilidades necesarias ante los problemas planteados por la diversidad de densidades y características de los líquidos carburantes empleados en la actualidad. Para ello, la primera disposición tomada es la de dotar a los carburadores de dos vasijas receptoras, o vasos-cubeta, con lo que puede garantizarse la facilidad de puesta en marcha, empleando simultáneamente la gasolina de mayor volatilización para el arranque y continuar el régimen de marcha con el carburante sustitutivo de mayor economía.

Al propio tiempo, se resuelve que los conjuntos de tubos conductores, difusores y pulverizadores, se hallen a su vez duplicados mediante un dispositivo de sintetización que aisle el paso por los "chicles" básicos de la gasificación, líquidos de distintas densidades y distintos exponentes de residuos y engrase.

Como requisito indispensable al estudio de las mejoras re-



feridas, empezaremos por su descripción auxiliándonos de los dibujos de la hoja adjunta. La Fig. 2, representa un corte vertical del carburador, por el nivel del centro del cuerpo del mismo -1-, y del vaso cubeta -3-, dentro del cual se halla la boya flotadora -3'- que mantiene el nivel del líquido que la llena.

Por medio del manguito de ajuste -6-, solidario de la cubierta -2-, se sostiene en forma de anexo pendiente de la tapa de la cubeta, y en inmersión, un dispositivo a modo de pipeta cilíndrica, sustentadora del juego de boquillas eyectoras (Fig. 1), también en corte diametral de toda su longitud. Consta de una cubierta o cuerpo exterior formando pozo en su interior -7-, en el que entra el líquido por el primer surtidor -8- y que, en su parte alta, tiene superpuestas tres ranuras de comunicación -9-10 y -11-. Interiormente, y en toda su longitud, un segundo tubo -12-, rosca en su parte alta con el anterior, dejando por las ranuras -17 y 20- el paso regulable al carburante que ha fluido por el surtidor cónico -8-. Un tercer tubo más interno -13-, conduce el líquido al surtidor de marcha lenta -14-, para salir por los taladros -15 y 16-, a través de las ramuras envolventes -17 y 19-. La parte baja o base del tubo -12-, ajusta al cono del surtidor -8-, y por medio de la arandela -18-, que también lo obtura, se hace pasar el líquido al abierto tubo -13-, desde donde llega al surtidor de marcha lenta, y el mismo tubo -12- tiene en su extremo inferior y por sobre la citada arandela, dos taladros -23-, que lo comunican con la cavidad -7-, siendo en estos donde se establece el primer contacto y mezcla del aire que, penetrando por el aspirador -19- y a través de los taladros -21 y 22-, cuya intercomunicación establecen las ranuras -20 y 10-, llega allí produciéndose la pulverización que impulsa al carburante del espacio -7- a salir por los taladros -24- a las ranuras -11-, de donde desemboca en el canal anular -25- (Fig. 2) y espacio circular -26-, llegando finalmente al conduc-



to -27-, por donde concluye su pulverización, gasificándose en el orificio -28'- . Para complementar este ciclo de trabajo y durante el régimen de marcha lenta, la mezcla carburante que procede de -14-, pasa por los canales 29-30-31, desembocando
5 últimamente en el ancho conducto de entrada al motor por los taladros -32-.

Una espiga roscada -33-, regula la entrada del aire -34- hacia los canales concéntricos -25 y 30-, por los que la conducción se halla garantizada en cualquier postura en que se oriente el dispositivo, toda vez que su inserción al cuerpo del carburador, mediante la platina circular, se halla sujeta por
10 atornillado -35- y permite que el vaso-cubeta se halle siempre en posición vertical.

En esta misma Fig. 2, se representa el conjunto de elementos que constituyen sus órganos de mando y regulación en su funcionamiento. Así, en la continuación cilíndrica del canal difusor -28'-, existe un eje excéntrico -37-, sustentador de una palomilla o llave de paso -36-, que abre o no los orificios de acceso de la mezcla carburante. El número -5-, señala en línea de puntos, por hallarse en un plano anterior, la presencia de una válvula reguladora de acceso del carburante a la cubeta de asiento roscado a la tapa de esta, con una estructura análoga a los excitadores de mano, o sea, provista de un pivote central al cual eleva la boya al subir el nivel del líquido, obturando el orificio de entrada, y un "chicler" superior recambiable por pasos de
20 distinto diámetro, según las diversas densidades de los carburantes.

Para facilitar la puesta en marcha o arranque, este dispositivo se halla dotado del canal auxiliar -41-, por el que es absorbido el carburante procedente de -27-, al aspirar por su retroceso el punzón -39- y destapar el taladro -40-, por el que entra al conducto general.

En la Fig. 3, se representa de modo parcial y esquemático,



el más rico para la puesta en marcha y "reprises" y el económico para el régimen del trabajo lento.

10 3º.- Las propias mejoras para las que, las dos utilizaciones de trabajo, pueden ser reguladas o dirigidas mediante un sistema de palancas o mandos de varillas independientes o solidarias.

15 4º.- Las propias mejoras en las que la inserción o atornillaje del cuello del vaso-cubeta al cuerpo del cilindro difusor, permite, por su disposición circular, hallarse siempre en posición normal, circunstancia extensiva al juego de canales concéntricos que conducen la mezcla a su último eyector.

20 5º.- El propio carburador en el que concurre la mejora de la perfecta impermeabilidad del último sector del cilindro de entrada de gases, debido al completo ajuste de cierre que establece la mariposa montada por medio del eje excéntrico, situado en un lugar tan avanzado que impide toda entrada de aire por el mismo.

6º.- MEJORAS INTRODUCIDAS EN LOS CARBURADORES DE MOTORES DE EXPLOSION.

Madrid, 8 de Marzo de 1,950

D. José Pifarré

192013 1 HORA

192013 FIG. 1

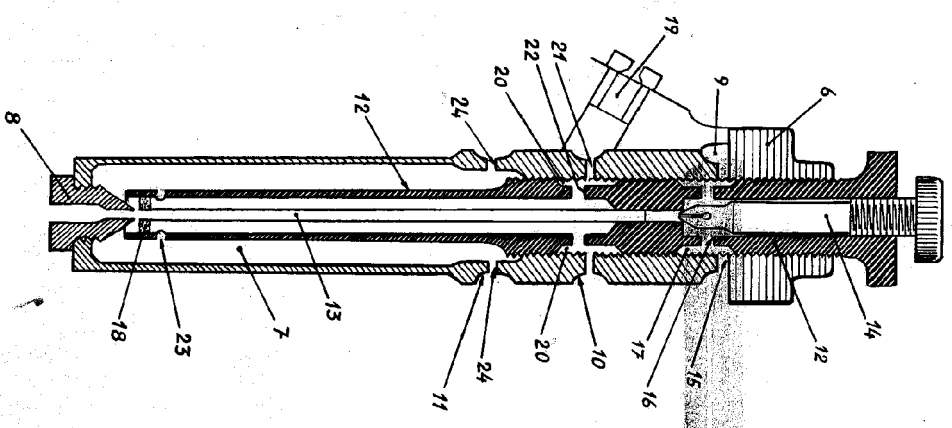


FIG. 2

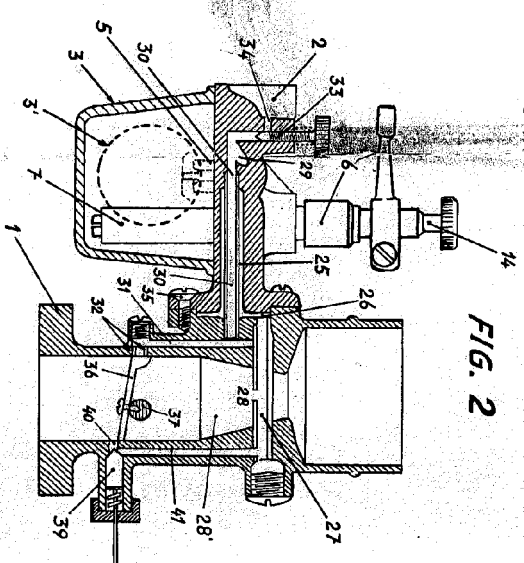


FIG. 3

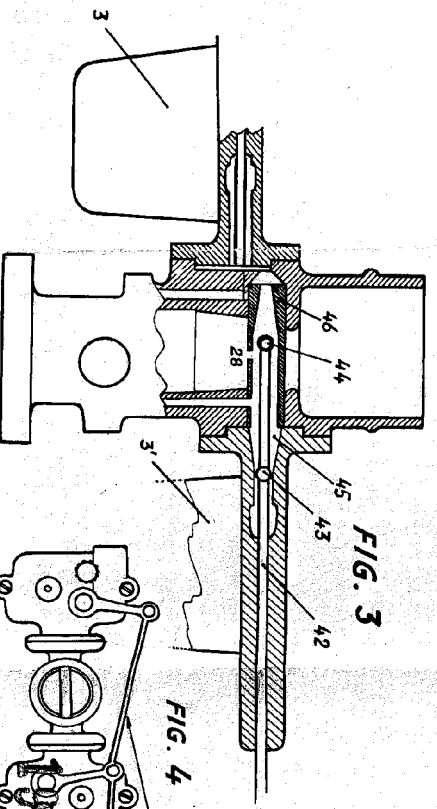
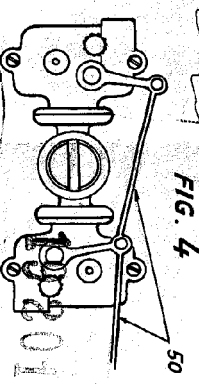


FIG. 4



Escalavariabile.

Materia 8 de Marzo de 1950
 Fernando Pomales Rodríguez
 P.º 1.º

J. Pifarré

192013

