

198533



198533

PATENTE DE INVENCION

por 20 años

por "UNOS PERFECCIONAMIENTOS EN LOS CARBURADORES DE MOTORES DE EXPLOSION", a favor de los Sres. D. Antonio Tachó Pedrós y D. Guillermo Tachó Pedrós, de nacionalidad española, domiciliados en Manresa (Barcelona), Av. del Caudillo, 67.

=====

MEMORIA DESCRIPTIVA

En los motores de explosión se producen con frecuencia regímenes de marcha en los que los émbolos funcionan sin desarrollar potencia y actúan de freno. Tal ocurre, por ejemplo, en los automóviles, en las bajadas cuando la válvula del acelerador está cerrada y el motor funciona con un régimen de revoluciones mayor que el de ralenti. En estas circunstancias, los actuales carburadores no logran una economía ni de lubricante ni de gasolina. En estos regímenes, el émbolo provoca en la cámara de explosión y tubo de admisión, una depresión excesiva, en consecuencia de la cual, el aceite es aspirado ensuciándose la cámara

5.

10.



de explosión y aumentando el gasto de lubricante. Y lo mismo ocurre con la gasolina al aumentar la velocidad de salida por el surtidor de ralenti, debido también al exceso de depresión.

15.

Para lograr automáticamente una economía de gasolina y lubricante, al producirse los citados regímenes los recurrentes han ideado y puesto en ejecución práctica unos perfeccionamientos en los carburadores para motores de explosión.

20.

Los recurrentes manifiestan que los indicados perfeccionamientos son nuevos y de su propia invención y en virtud de ello solicitan que se les garantice en su propiedad y explotación exclusiva mediante la concesión de la Patente de invención a que se refiere la presente memoria descriptiva.

25.

En los dibujos que, a título de ejemplo, se adjuntan, se representa por -1- la cuba o depósito del carburador, -2- es el tapón de control, -3- la llegada de gasolina, -4- la válvula de control, -5- el flotador, -6- la bomba de aceleración, -7- las válvulas de la bomba, -8- el conducto de inyección, -9- la válvula de paso de gases, -10- y -11- los surtidores de marcha lenta, -12- el calibre de marcha lenta, -13- el pozo, -14- el paso de medios gases y máxima potencia, -15- los conductos de vacío, -16- la válvula automática, -17- la cámara de vacío, -18- el conducto de aire, -19- el respiradero de la cuba, -20- el conducto de aire al pozo, -21- el paso de aire regulable al conducto de ralenti, -22- la válvula automática para el control de aire, -23- el paso de aire, -24- la válvula de paso de aire, -25- el conducto de mezcla, -26- el soplador, y -27- la salida de la mezcla.

30.

35.

40.

El funcionamiento del carburador es el siguiente.



45. Por -3- entra la gasolina controlada por -4- y -5-, asegurando en -1- un nivel constante. Al poner en marcha el motor, el conductor cierra la válvula de aire -24-, a fin de enriquecer la mezcla, entrando el aire por el paso -23- controlado por la válvula -22- y, ya el motor caliente, el conductor abre la válvula -24- dejando libre la
50. entrada de aire. La gasolina que va fluyendo por -11- viene del calibre -12- mezclada con aire que llega por -21- y por -10-. A medida que se va acelerando el motor, entra aire por los bordes de la válvula -9- y, en vez de entrar aire por -10- sale gasolina procedente de -12-
55. manteniendo una mezcla adecuada hasta llegar el momento en que la corriente de aire ya es suficiente para arrastrar mezcla por la salida -27-, hasta vaciar el paso -13-, siendo controlada después por el paso -14- mezclándose en el pozo con aire procedente del conducto -20- pulverizándose por el soplador -26- y mezclándose con el aire de la entrada principal A. Si el motor se acelera rápidamente, la bomba -6- inyectaría al motor por el conducto -8- la gasolina necesaria para que el motor no fallara debido al retraso de gasolina en la salida -27-.
- 60.
65. El sistema economizador es automático, y funciona siempre de acuerdo con la depresión existente en el tubo de admisión. Mientras el motor produce potencia y en cualquier posición de la válvula -9-, la depresión en el tubo de admisión será igual o menor a la de ralenti y
70. la válvula -16- se mantendrá sobre su asiento por su propio peso, siendo normal el funcionamiento del carburador, pero en el momento que se cierre la válvula -9- para que el motor actúe de freno la depresión en la tubería de admisión aumentará transmitiéndose por los conductos
75. -15- a la cámara -17- levantando la valvula -16-, la cual dejará pasar aire que llega por el conducto -18-



a la tubería de admisión y cámaras de explosión, equilibrando así, la depresión en dichas cámaras con el fin de evitar la aspiración de aceite. Al mismo tiempo, la corriente de aire que se produce en el conducto -18- provoca un vacío en la cuba -1- transmitido por el respiradero -19-, frenándose la gasolina que pudiera llegar al motor procedente de los pasos -14- y -12-, obteniendo así una economía de aceite y gasolina.

85. A los efectos legales de la Patente que se solicita serán variables todos cuantos detalles no afecten, alteren, cambien o modifiquen la esencia de los perfeccionamientos aquí descritos.

N O T A.

90. Se reivindica como objeto de esta Patente de invención:

1.- Unos perfeccionamientos en los carburadores de motores de explosión, caracterizados por el hecho de situar una admisión de aire suplementaria, en el conducto de admisión del motor y por debajo de la válvula de mando, colocada en by pas respecto a la cuba o reservorio de gasolina y los dispositivos normales del carburador; por dotar a esta admisión suplementaria de una válvula automática, que se mantiene cerrada en función de la depresión normal creada por el motor en marcha, pero que cuando aumente esta depresión, al trabajar en vacío el motor, la citada válvula automática se levanta dejando pasar aire desde la admisión general de aire a la admisión del motor y cámaras de explosión, restableciendo el equilibrio y evitándose con ello la perjudicial aspiración de aceite en el motor.

105. 2.- Los propios perfeccionamientos de la reivindicación anterior, caracterizados por el hecho de que la válvula automática de la admisión suplementaria, en by pas, de aire, se resuelva en forma que se mantenga cerrada por su peso



110. propio en régimen normal del motor, pero que al producirse casos de depresión en el motor, tal depresión se comuniqué a una cámara superior de la válvula, levantándola y permitiendo el acceso de aire suplementario hasta el motor.

115. 3.- Los propios perfeccionamientos de las reivindicaciones anteriores, caracterizados por la especial solución de acceso de aire con vapores de gasolina, en mezcla perfecta y normal en régimen de motor, resuelta a base de un pozo o compartimento de gasolina en el propio reservorio, con entrada superior y dosificada de aire empalmada con un tubo de aspiración normal de gasolina desde el fondo del pozo, y conducida hasta el linde del asiento de la válvula de mando con salida al conducto de admisión por encima de esta válvula para mezcla normal, y con salida por debajo para el exceso de gasolina líquida.

120. 4.- Los propios perfeccionamientos de las reivindicaciones anteriores, caracterizados por el hecho de que la cámara superior de la válvula automática de admisión suplementaria, quede enlazada por una derivación tubular con la cuba de gasolina del carburador, al objeto, de que al producirse una depresión en el motor, se provoque depresión sobre el nivel de gasolina, frenándose por ella el gasto de gasolina que va al motor.

125. Sean cuales fueren las circunstancias que concurren con la esencialidad de la Patente de invención definida en las anteriores reivindicaciones, cual objeto es:

130. 5.- "UNOS PERFECCIONAMIENTOS EN LOS CARBURADORES DE MOTORES DE EXPLOSION".

135. Consta la presente memoria de cinco hojas foliadas, mecanografiadas por una sola cara y del dibujo adjunto.

140. Barcelona diez y nueve de junio de mil novecientos cincuenta y uno.

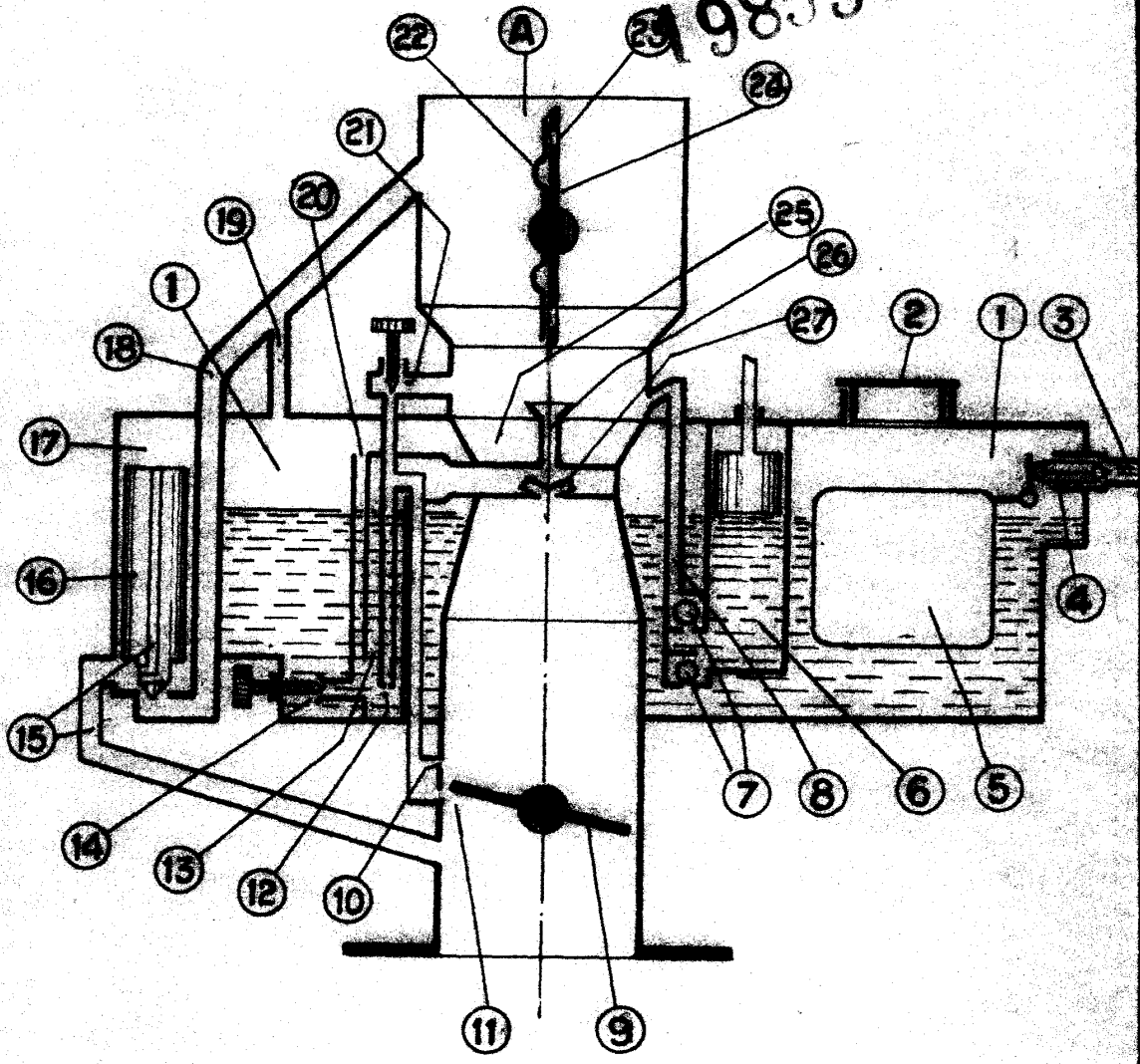
P.A. de los Sres. D. Antonio Tachó Pedrós y
D. Guillermo Tachó Pedrós,

[Handwritten signature]

198533



198533



BARCELONA 19 JUN. 1951

L. DURAN
P. P.

ESCALA VARIABLE