

221969

24



221969

MALA REPRODUCCION
POR DEFECTO DEL ORIGINAL

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

por "UN CARBURADOR PERFECCIONADO", a favor de Fausto LAZARO BUENAFE, de nacionalidad española, residente en Barcelona, Travesera de las Corts, 78. - - - - -

5 La presente solicitud tiene por objeto garantizar el derecho de fabricación y explotación exclusiva de un carburador perfeccionado, en el sentido de poseer un pistón regulador, que tiene la finalidad de conseguir las máximas condiciones de efectividad carburante, precisamente en los momentos en que el régimen de alimentación se restringe por las necesidades de la marcha.

10 La estructura de este nuevo carburador está basada en la economía de consumo de gasolina, buscándola mediante un cierre automático por depresión que le permite dejar el motor a cero en todas las situaciones en que el conductor retiene el coche por las muchas causas que se presentan durante la marcha, sin que ello disminuya la posibilidad de marcha del motor, ni la capacidad de aceleración en el momento
15 dado.

Tiene como principio, este regulador automático, el



cambiar el recorrido de conducción del combustible, desde la cubeta nodriza hasta el tubo de difusión, por medio de la obturación que el pistón efectúa sobre el orificio de comunicación directa, obrando bajo la fuerza de atracción que
5 ejerce el motor sobre él cuando experimenta la depresión de la marcha lenta.

Otro de sus perfeccionamientos estriba en el método de difusión que se consigue mediante un tubo pulverizador que atraviesa horizontalmente la garganta del canal difusor, el
10 cual presenta en su superficie, una gran profusión de orificios capilares por los que se disgrega la gasolina, en una proporción de máxima facilidad para volatilizarse y crear una mezcla más homogénea.

Y, finalmente, la existencia de una cámara intermedia
15 entre la cubeta y el conducto difusor, donde se sitúan los canales de comunicación que establecen tres bocas de suministro a distintas alturas, respecto al nivel normal de estancamiento del combustible líquido en el interior de la cubeta.

Para facilitar la comprensión y descripción de la estructura del mismo, se adjunta la hoja gráfica donde se
20 consigna, en su Fig. 1, un corte seccional medio, vertical, del conjunto del carburador. En la Fig. 2, la ampliación de un detalle parcial del mismo. En la Fig. 3, otro detalle de un fragmento del tubo pulverizador. La Fig. 4, representa la
25 localización y sección del cilindro auxiliar. La Fig. 5, un corte seccional de la cámara intermedia de alojamiento de los canales. Y la Fig. 6, un corte transversal al nivel del diámetro del pistón obturador.

Siguiendo los diseños, vemos que en la pared posterior



del conducto del carburador -1-, existe un cilindro trans-
versal -2-, en cuyo interior se aloja el pistón automático
-3-, dotado de un adelgazamiento en su zona central y auxi-
liado por un resorte de muelle -4-, que apoya su extremo en
5 la pared opuesta o fondo del cilindro. En este mismo fondo
se halla el orificio -5-, del conducto interior que desemboca
en el tubo carburador en un punto más alto -6-, que la
válvula de mariposa -7-.

En el cuerpo de la culata lindante con el tubo del car-
burador, existen: una boquilla de alto nivel -8-; otra bo-
quilla de nivel medio -9-, y la boquilla de fondo -10-, que
realiza su paso por la acción de la gravedad sobre el nivel
constante. En la primera y última existen las válvulas tor-
nillos que regulan sus pasos. En la zona central de la gar-
15 ganta del tubo difusor, se instala el conducto pulverizador
-11-, que pasa de lado a lado del tubo de carburación, lle-
gando a enfrentar su boca con la boquilla -9- del cuerpo
central. Este conducto se fija a rosca en la pared opuesta
y su interior es hueco, presentando en sus paredes una red
20 de agujeros minúsculos, casi capilares, extendidos en toda
su superficie cilíndrica, como puede apreciarse en el deta-
lle de la Fig. 3.

Como consiguiente a lo descrito, su desarrollo funcio-
nal será el siguiente: la cubeta -12-, receptora del almace-
25 naje de combustible, se llena por su válvula admisoras -13-,
de cabeza, a la que regula el extremo de la varilla -14-,
eje de la boya, alcanzando el nivel normal. Por el orificio
comunicante de la parte baja -10-, pasa a llenar la red de
conductos de la cámara media, y al llegar a la altura de la



boquilla -9-, de nivel medio, pasa por coincidencia, a llenar el interior del conducto transversal de pulverización; saliendo el combustible por los múltiples orificios, en partículas minúsculas, entra en combinación con la corriente de
5 aire ascendente, creando instantáneamente, una mezcla homogénea perfecta, que llega a la cámara de combustión sin crear condensaciones por roce en las paredes, dando con ello lugar al funcionamiento normal del motor.

10 Cuando se produce una reducción de velocidad en la cámara siguiendo el motor en el mismo régimen, y al no recibir la misma cantidad de gases para la explosión, se acusa en el interior de los cilindros una depresión que se traduce en poder de absorción, el cual ejerce una atracción sobre el pistón -3-, situado en el cilindro auxiliar -2-, retrayéndolo
15 hacia el fondo del mismo. Con esta maniobra se obtura el orificio central del pistón -15-, y queda abierto el orificio -16-, que interiormente comunica con la boquilla de alto nivel -8-, dando lugar al mayor acceso de aire, hasta que, restablecida la normalidad en el motor, entra en juego la
20 reacción del resorte de muelle -4-, que empuja al pistón, de nuevo a su lugar de partida, en espera del siguiente ciclo de su trabajo.

Ha sido descrito un caso de realización práctica directa del carburador, a título de ejemplo, que no será limitativo puesto que, su fabricación y desarrollo posterior podrá
25 dar lugar a variaciones de forma, material o dimensiones que no alterarán con ello la esencialidad del invento que motiva la presente solicitud.



- N O T A -

Se reivindica como objeto de la presente patente:

5 1º.- Un carburador perfeccionado, que se caracteriza en su esencialidad, por poseer un cilindro auxiliar con su correspondiente pistón situado horizontalmente a mayor altura que la garganta del tubo difusor y encima de la tapa de la cubeta no-
driza, cuyo pistón en su recorrido, obtura el orificio de paso normal, dejando libre el paso de marcha lenta, al ser atraído hasta el fondo de su cilindro cuando se produce la depresión
10 en el motor, después de vencer la resistencia del resorte de muelle sobre el que se apoya su base.

15 2º.- El propio carburador de la reivindicación anterior, que se caracteriza por la existencia de una zona intermedia entre la cubeta y el tubo difusor, donde posee interiormente, unas canalizaciones que relacionan entre sí, la boca interior de entrada del combustible con dos boquillas a distinto nivel, que efectúan los servicios de compensación en las diversas
marchas.

20 3º.- El propio carburador perfeccionado de las reivindicaciones anteriores, que se caracteriza por la existencia de un conducto pulverizador, consistente en un tubo transversal que pasa por el punto medio de la garganta del conducto difusor, atravesando todo el carburador, el cual es un cilindro hueco con sus paredes profusamente agujereadas en toda su su-
25 perficie, por orificios de pequeño diámetro.

4º.- El propio carburador perfeccionado, en el que, el pistón citado en la reivindicación 1ª, presenta una forma determinada consistente en un cilindro regular, de diámetro

221969

PA



- 6 -

igual al del en que se aloja, con la particularidad de que,
en su zona central, experimenta un adelgazamiento o reducción
de volumen formando un cuello que da lugar a la creación de un
espacio interior entre el pistón y cilindro, a fin de dar los
pasos establecidos.

5 5º.- El propio carburador de las reivindicaciones ante-
riores, en el que, las dos boquillas de alto y medio nivel,
se hallan dotadas de las correspondientes válvulas, regulables
por ellas mismas mediante las rosas que presentan.

10 6º.- UN CARBURADOR PERFECCIONADO.

Madrid, 24 de Mayo de 1955

FERNANDO PERAIRE
P.P.

Fernando Peraire

24 MAY. 1955

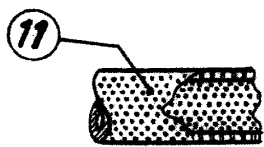
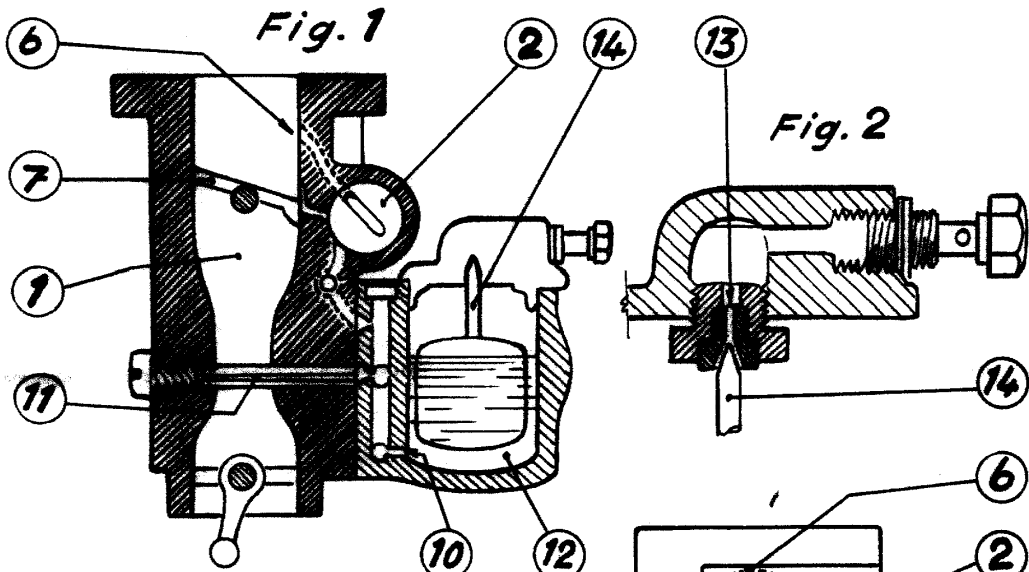


Fig. 3

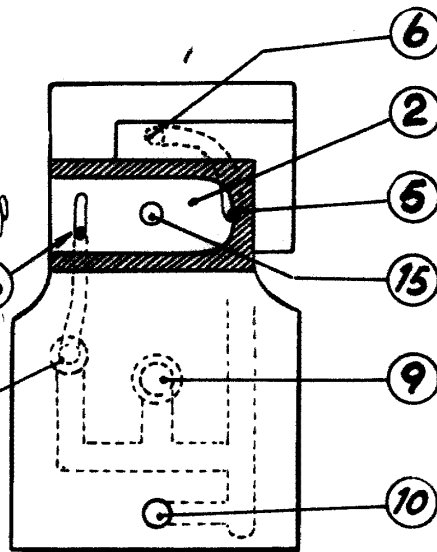
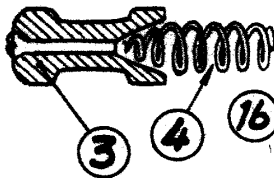


Fig. 4

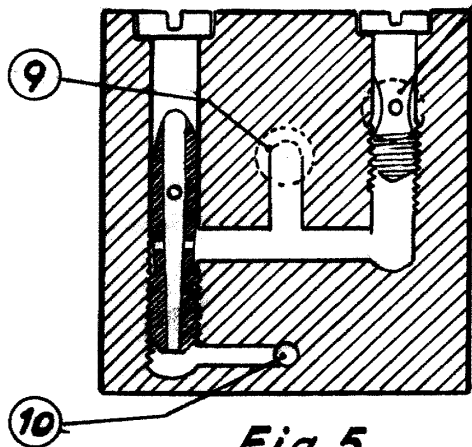


Fig. 5

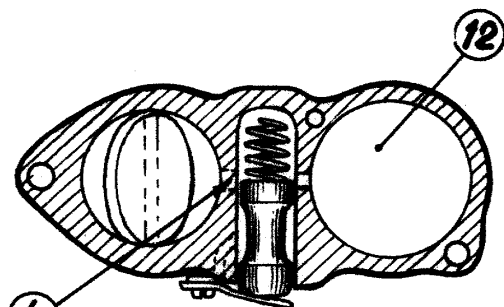


Fig. 6

Fernando Peraire
p.p.

Escala variable.