



223487

223487

PATENTE DE INVENCION

por 20 años

en España, a favor de D. Manuel FERNANDEZ SAENZ, de nacionalidad española, domiciliado en Bilbao o/ Doctor Areilza nº 28 por:

"MEJORAS EN LA CONSTRUCCION DE CARBURADORES".

MEMORIA - DESCRIPTIVA

5.- La presente invención se refiere conforme su enunciado indica a mejoras en la construcción de carburadores, por las cuales además de conseguir un mejor funcionamiento, se logra una gran facilidad para la vigilancia y la regulación de las diferentes partes del mismo.

Las particularidades de este carburador son:

10.- El modo de como se une el cuerpo del carburador con la taza o deposito de gasolina, ya que precisamente en la parte de esta unión van todos los elementos de regulación.

Cuando se efectua esta separación, quedan al descubierto despues de soltar los tornillos de unión de la



brida, todos los dispositivos de regulación.

Todos los sioles que quedan al descubierto pueden ser comodamente sustituidos por los de la sección que sea conveniente en cada caso.

5.- Igualmente queda al descubierto el pulverizador que facilmente se puede constituir.

El difusor facilmente se recambia en caso de necesidad.

10.- El sistema de estrangulación de gases del tipo compuerta a corredera.

El sistema de cierre de entrada de aire, igualmente del tipo de compuerta a corredera.

La compuerta de estrangulación de gases, tiene el correspondiente tornillo regulador de abertura.

15.- Regulador de la marcha lenta.

El sistema de cierre de entrada de aire tiene dos puntos de fijación intermedia.

20.- Para que se comprenda más facilmente las particularidades y detalles del invento, se acompaña a esta memoria una lámina de dibujos, en la que tan solo por vía de ejemplo se representan los conjuntos preferidos del invento.

En dichos planos:

25.- La fig. 1ª, es una vista en sección del conjunto del carburador.

La fig. 2ª, es un detalle seccionado del dispositivo de regulación y estrangulación de gases.

La fig. 3ª, es un detalle del dispositivo de entrada de aire.



-3-

223487

La fig. 4a, es un detalle del dispositivo de cierre de entrada de aire.

La fig. 5a, es una vista exterior del conjunto del carburador en planta.

5.- Haciendo simultaneamente referencia a la lámina de dibujos que se acompaña, se hace constar que mediante el nº -1- se señala la entrada de gasolina que tiene la ventaja de que facilmente se orienta en cualquier dirección, siendo -2- el tapón del depósito del carburador y filtro del mismo.

10.- El número -3- indica la tapa del depósito o taza del carburador, con el -4- se señala el botón de empuje y de agitación del flotador de nivel constante. -5- es la tapa o depósito del carburador. Con el nº -6- se indica la aguja solidaria al flotador que

15.- efectua el cierre del paso de gasolina por la parte superior; -7- es el flotador, en cuyo flotador es de advertir como por la disposición de la taza deposito de este carburador no es posible que tenga fugas la gasolina; -8- es la prolongación del cuerpo o taza para que mediante la brida pueda unirse al

20.- cuerpo del carburador propiamente dicho. El nº -9- señala el orificio de alimentación del carburador. -10- es el pozo de alimentación general. -11- es el sicler principal intercambiable; con el nº -12- se

25.- señala la chimenea de pulverización o pulverizador propiamente dicho que tomará las formas que la potencia del motor aconseje.

El número -13- indica los orificios de emulsión y el -14- el paso de gasolina al sicler de marcha len-

12  
223487



v5.-

10.-

15.-

20.-

25.-

ta.-15- es el sieler de marcha lenta; -16- es la junta de unión entre el cuerpo y la taza, este es el lugar por donde se separan las dos piezas y queda a la vista el conjunto de dispositivos; -17- es la zona del aire adicional de la marcha lenta. Los números-18-19- y -20- son los orificios en diferentes posiciones de la marcha lenta ; -21- es la compuerta de estrangulación de gases. Esta posición especial de la compuerta que se desplaza por la acción del tiro del cable de accionamiento; -22- es el lugar de fijación de la terminación del cable de accionamiento de la compuerta -21-; -23- es la compuerta -21- que tiene un taladro, y en este taladro se aloja un pitón-guia, con el -24- se indica la cámara ranurada intermedia al cuerpo de la compuerta -21- que es precisamente donde descansa el esparrago del tornillo -25- que regula la mayor o menor separación a que ha de quedar la compuerta una vez cerrada.

-25- es el tornillo de regulación de la compuerta -21- de estrangulación de gases; -26- es el cable de mando de la compuerta de regulación -21-; -27- es el muelle que mantiene la presión de la compuerta -21-; -29- es el soporte de la funda del cable de mando; -26-30-, es la zona de acoplamiento con el motor de explosión; con el número -31- se señala la brida de unión; 21 na -32- es el orificio de entrada de aire de emulsión; el -33- es la corredera cierre de la entrada de aire. Con el -34- se indican los pequeños orificios de fijación de la bola -35-. Por

223487



este motivo se puede lograr la fijación en dos posiciones de la corredera -33-.

5.- El nº -35- es la bola con el correspondiente muelle de retención. El cuerpo del carburador; se señala con el nº -36-. El -37- es la palanca de accionamiento de la compuerta -33-. El nº -38- es la ranura que sirve de guía al tornillo -40-. -39- es el tope que limita el recorrido de la compuerta de cierre -33-.

10.- El nº -40- es el tornillo guía que limita igualmente el recorrido e impide la salida de la corredera cierre de entrada de aire -33-. El -41- es el difusor recambiable según la potencia del motor donde sea destinado el carburador. Con el -42- se indica la parte roscada donde se puede acoplar el purificador.

15.- El nº -43- es el tornillo de regulación de la entrada de aire para la marcha lenta. Con el -44- se indica la aguja de regulación de entrada de aire de marcha lenta. El nº -45- es el orificio de entrada de aire de la Marcha lenta; el purificador de aire, se indica con el nº -46-. El nº -47- es el sicler de entrada de aire de emulsión fácilmente recambiable.

20.- Los detalles que anteceden, corresponden esencialmente a las características del nuevo carburador, mejorado que el invento recomienda, en el cual es evidente que podrán introducirse todas aquellas modificaciones de detalle que las circunstancias y la práctica pudieran aconsejar, siempre y cuando que con las variantes que se introduzcan, no se cambie, altere o

25.-



-6-

223487

o modifique la esencialidad del objeto descrito.

- N O T A -

Se declaran como de propiedad y novedad en España, el contenido de las siguientes:

R E I V I N D I C A C I O N E S

- 5.- 1a.- Mejoras en la construcción de carburadores, caracterizado por el modo como se une el cuerpo del carburador con la taza o depósito de gasolina.
- 10.- 2a.- Mejoras en la construcción de carburadores, caracterizado porque en la parte de unión mencionada en la 1a reivindicación, van todos los elementos de regulación.
- 3a.- Mejoras en la construcción de carburadores, caracterizado porque al separarse el cuerpo del carburador con la taza o depósito de gasolina, quedan al descubierto después de soltar los tornillos de unión de la brida, todos los dispositivos de regulación.
- 15.- 4a.- Mejoras en la construcción de carburadores, que se caracteriza porque los siclers que quedan al descubierto, pueden ser sustituidos por los de la sección que sea conveniente en cada caso.
- 20.- 5a.- Mejoras en la construcción de carburadores, que se caracteriza de acuerdo con la reivindicación anterior porque igualmente queda al descubierto el pulverizador que fácilmente se puede sustituir.
- 6a.- Mejoras en la construcción de carburadores, porque el difusor se recambia en caso de necesidad.
- 25.- 7a.- Mejoras en la construcción de carburadores, que



se caracteriza porque tanto el sistema de estrangulación de gases como el de cierre, de entrada de aire son de tipo de compuerta a corredera.

5.-

8a.-Mejoras en la construcción de carburadores, que igualmente se caracteriza porque el sistema de cierre de entrada de aire, tiene dos puntos de fijación intermedia.

9a.-"MEJORAS EN LA CONSTRUCCION DE CARBURADORES".

Todo ello, conforme se representa y describe en la memoria y plano adjuntos que consta de SIETE hojas escritas a máquina por una sola de sus caras.

Madrid, 12 de Agosto de 1.955

E. GONZALEZ VACAS  
P. P.

223487

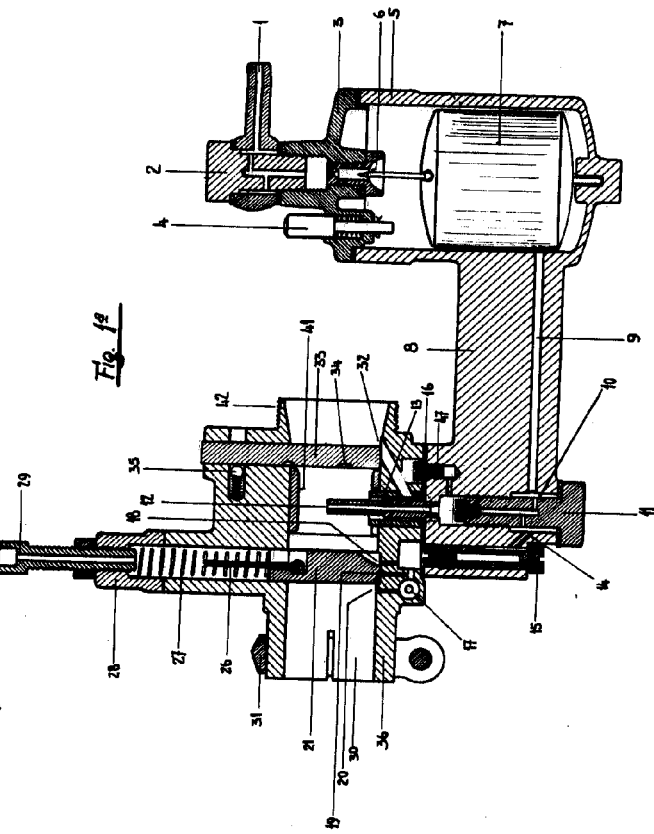


Fig. 1ª

Fig. 2ª

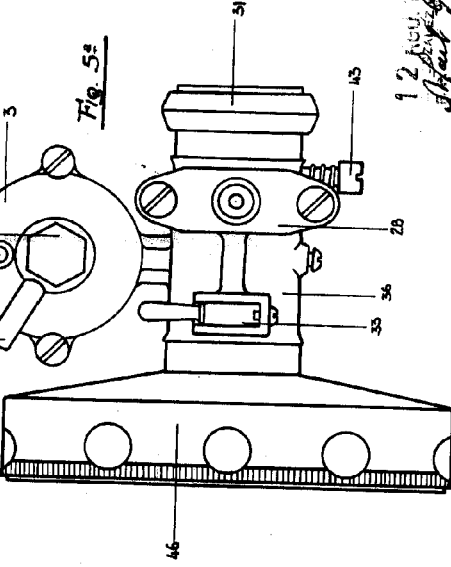
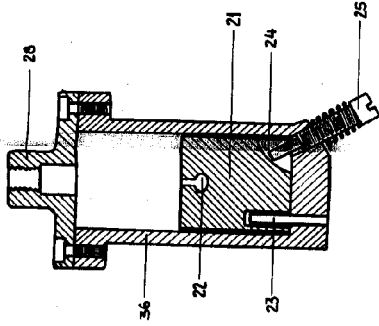


Fig. 3ª

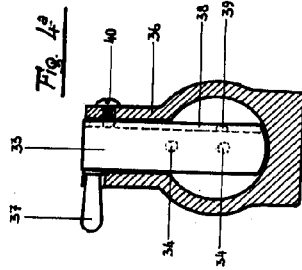


Fig. 4ª

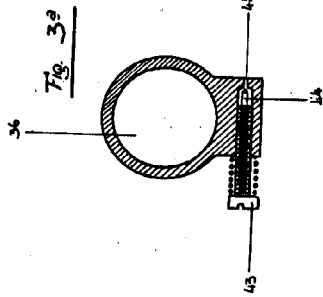


Fig. 5ª

12 May 1955  
Manuel Fernández Saenz  
Escala variable