

223843

223843

P - 13.630.-

6 SEP. 1955



MEMORIA DESCRIPTIVA
 para solicitar
 P A T E N T E D E I N V E N C I O N
 e n
 E S P A Ñ A
 por VEINTE años

a nombre de D. VICTORIO NIEVES MARTINEZ, de naciona-
 lidad española, residente en General Solchaga 5, Madrid,
 por:

» MEJORAS INTRODUCIDAS EN LOS DISPOSITIVOS CARBURADORES
 PARA MOTORES DE DOS TIEMPOS «.-

- 0-

En todos los motores a dos tiempos hay una pequeña sangría que motiva una pérdida considerable en el consumo de combustible. Esencialmente al parar el motor, éste despidе todos los gases precomprimidos en el carter por el carburador, arrastrando con ello otra



perción de combustible de gasolina equivalente a una admisión. Esta pérdida se calcula en un aumento del 20% sobre el consumo normal.

5 Esta pérdida queda corregida en el nuevo carburador, por la disposición de una válvula automática que obtura y cierra todo intento de salida al exterior. Con referencia a los dibujos adjuntos, que muestran diversas vistas del nuevo carburador, éste difiere de los actuales por su forma de construcción, trabaja a escuadra y horizontal, según puede apreciarse en
10 los dibujos, Las piezas de que se compone, están designadas con las siguientes letras en las figuras 2, 3 y 4 de los dibujos.

Desde el depósito de la gasolina, por
15 ejemplo, en una motocicleta, llega la gasolina por su propio peso llevada por un tubo cuyo extremo se sujeta a la parte (P) del racor (F) comprimido por la tuerca (E) a la cuba (G). Dentro de la cuba (G) está dispuesto el flotador (H) y al mismo centro del flotador (H)
20 la aguja de obturación. Cuando la cuba se va llenando, el flotador sube y el cono que forma el extremo de la aguja cierra la entrada, de gasolina de modo que el nivel de gasolina se mantiene constante. Desde la cuba sale la gasolina por el conducto dibujado en blanco , a
25 la tobera o gicleur (I) roscado a su vez al cuerpo del carburador. Aprovechando el interior hueco de la tuerca está formado el pozo dentro del cual va sumergido el paso



calibrado o gideur (I) roscado a su vez al extremo inferior del tubo carburador, siendo por él aspirada la gasolina para la marcha normal y en ralentí.

La entrada principal de aire se hace por (A)) y el carburador se une al cuerpo del motor por el conducto de admisión (K) que constituye asimismo guía de la válvula de obturación (L) siguiendo la trayectoria hasta (M) que es el anillo de sujeción.

En el tubo comprendido entre (A) y (M) está la corredera móvil (B) que equivale a la válvula de mariposa usual de los demás carburadores y que puede subir y bajar deslizándose dentro de la torrecilla (D). Esta corredera es de forma cilíndrica hueca. En el cuerpo del carburador hay un tornillo (J), cuya posición puede fijarse por un resorte, tornillo que sirve para limitar el recorrido de la corredera (B) de modo que no llegue a cerrar totalmente el paso principal de aire. Actuando sobre él se afina el ralentí, Mediante su interior hueco se suministra el aire necesario para la marcha en ralentí.

El mando o estrangulador (C) sirve para obturar más o menos la entrada de aire al arrancar el motor en frío (N) es el excitador que sirve para inundar la cuba para facilitar el arranque en frío.

El funcionamiento del carburador arriba descrito es evidente por lo que antecede. Al parar el motor, los gases comprimidos existentes en el cilindro

228343



55

o cilindros tienden a salir por el carburador y a producir la pérdida de gasolina por arrastre arriba descrito. Esto se evita, según el invento, por la disposición de la válvula L. Al tender los gases a buscar la salida usual a través del carburador han de atravesar esta
5 válvula y al hacerlo la oprimen contra su asiento, con lo que se ven imposibilitados para salir por este camino.

+ 0 -

N O T A

- 0 -

10 Los puntos de invención propia y nueva que se presentan para que sean objeto de esta solicitud de Patente de Invención en España, por VEINTE años, son los siguientes:

15 1ª.- Mejoras introducidas en los dispositivos carburadores para motores de dos tiempos, caracterizadas por la disposición de una válvula de retención en el trayecto que va del motor al carburador, de modo que los gases que normalmente tienden a buscar una salida a través del carburador, oprimen dicha válvula
20 la contra su asiento, cerrando así su salida por este punto.

223343



2ª.- Mejoras según se reivindica en el punto 1, caracterizadas porque el carburador trabaja en escuadra.

5 3ª.- Mejoras según se reivindica en los puntos anteriores, caracterizadas por la disposición de una corredera cilíndrica móvil como órgano de estrangulación.

10 4ª.- Mejoras según se reivindica en el punto 3, caracterizadas por la disposición de un tornillo de tope, cargado por resorte, para limitar el desplazamiento de la corredera de estrangulación.

5ª.- Mejoras introducidas en los dispositivos carburadores para motores de dos tiempos.

15 Tal y como se ha descrito en la Memoria que antecede, representado en los dibujos que se acompañan y con los fines que se han especificado.

Esta Memoria consta de cinco hojas escritas por una sola de sus caras.

Madrid, -6 SEP. 1955

P. A.
Alberto de Eizabur.
Por Fedes.

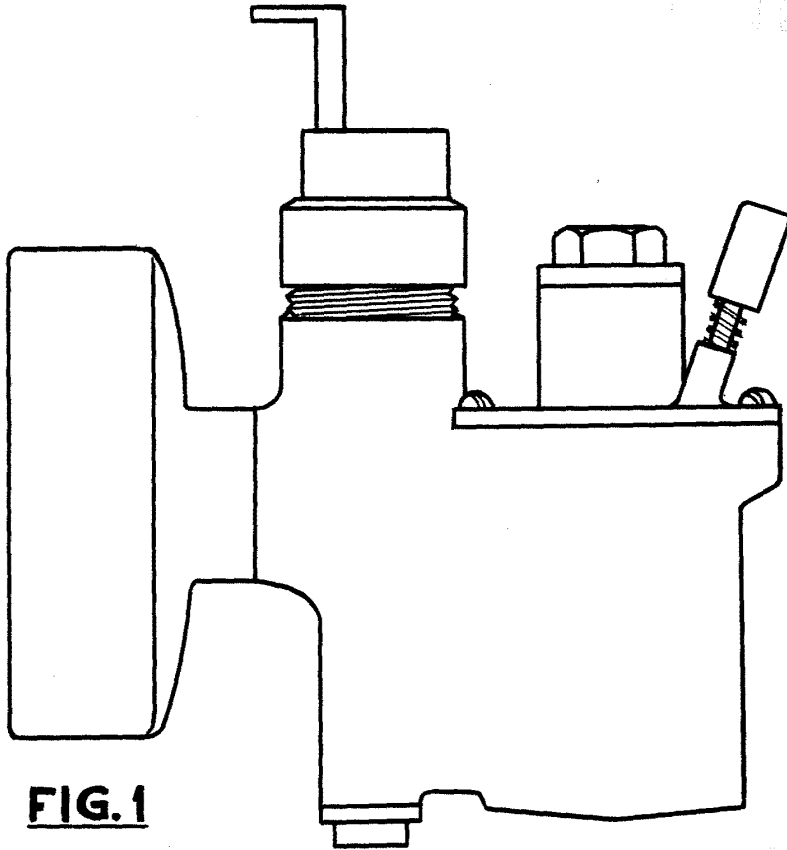


FIG. 1

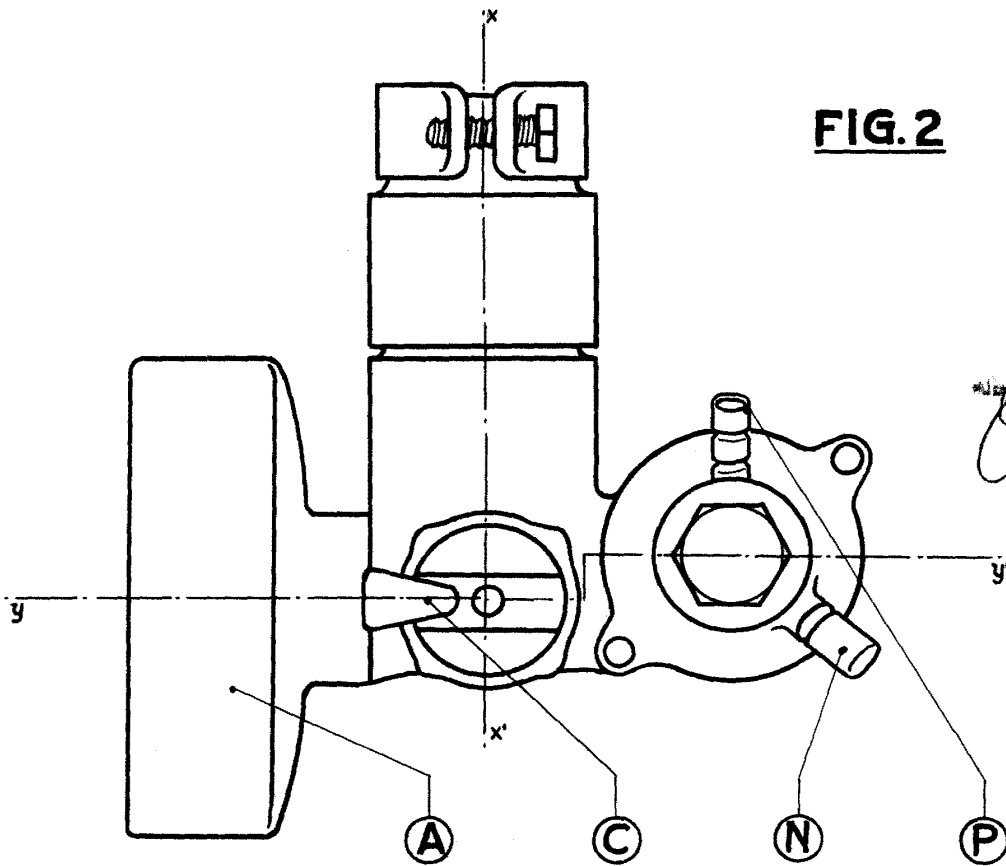
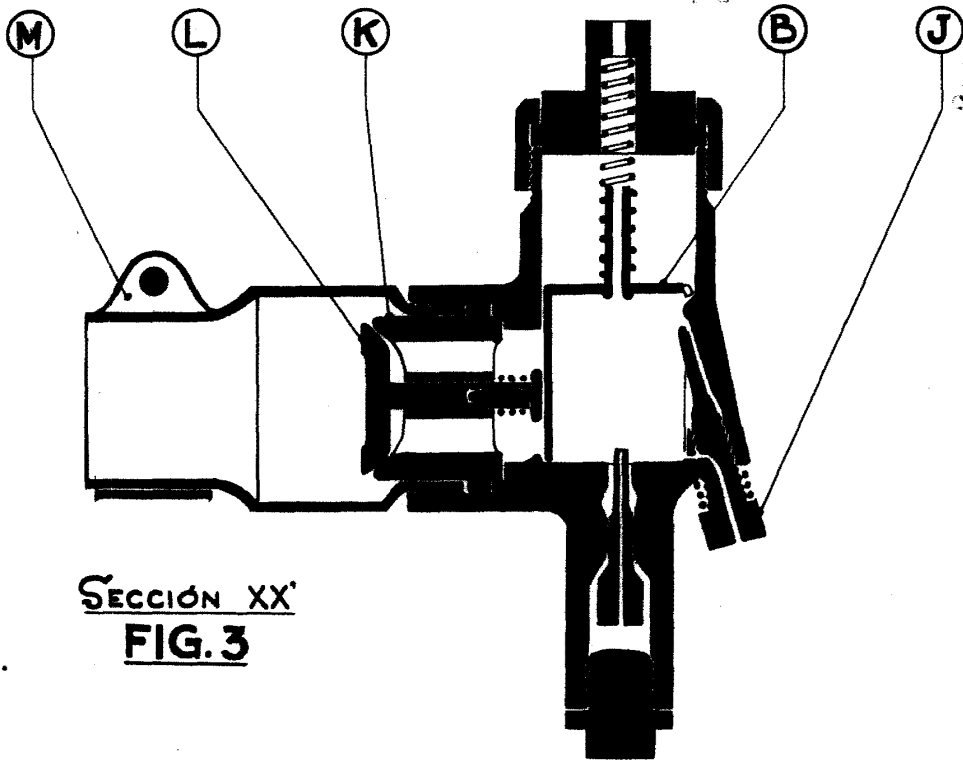
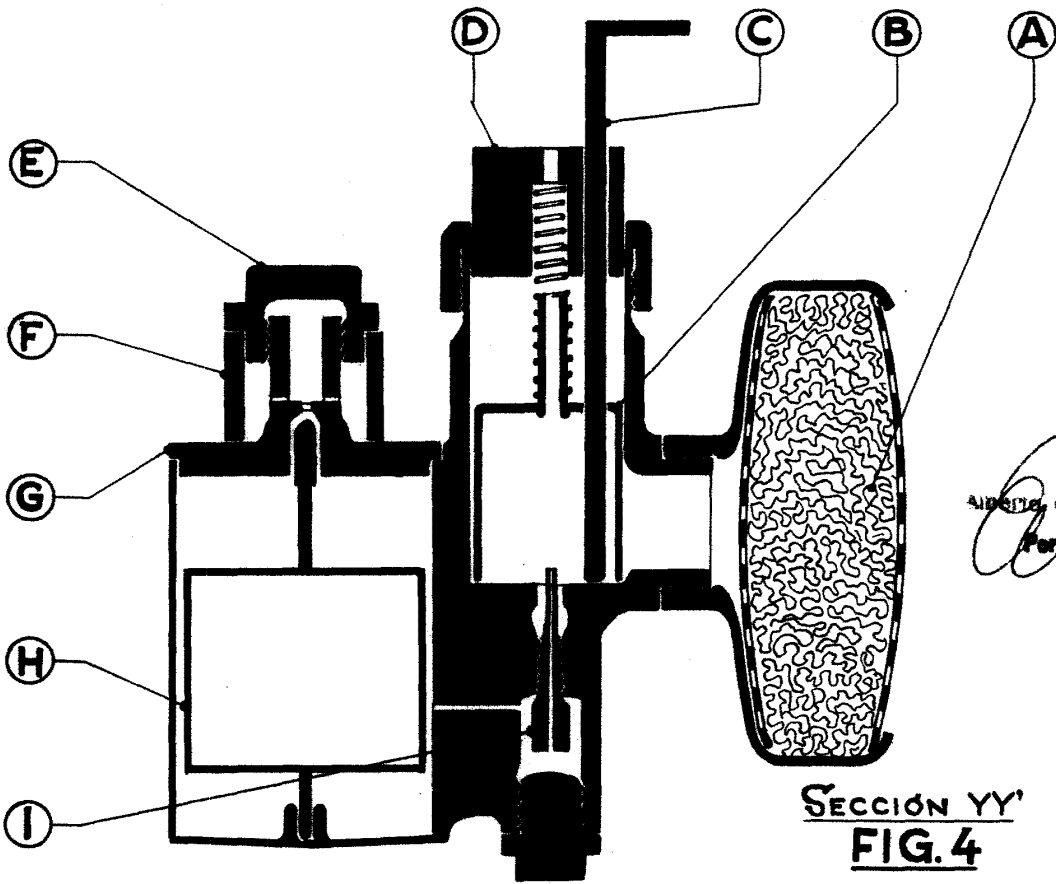


FIG. 2



SECCIÓN XX'
FIG. 3



SECCIÓN YY'
FIG. 4