

AÑO 1959

Expediente núm.



REGISTRO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL

25090

PATENTE DE INVENCION

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a la solicitud de

una PATENTE DE INVENCION por 20 años, en España

a favor de

D. VICENTE PEREZ FLOR, de nacionalidad

española domiciliado en VALENCIA

calle de Ayda. Péris y Valero, nº 223 núm.

por:

" APARATO PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CARBURACION
DE LOS MOTORES "

Nº 14196

Agente Sr. D. JOSE LOPEZ CORTES.-



10 nismos, es forzoso crear medios que, como el aparato ob-
jeto de la invención, permitan aminorar los defectos para
llegar a aproximarse a lo que pudieramos llamar régimen
ideal de carburación.

15 Recientemente viene aplicandose el principio, no
generalizado aún, de alimentar cada cilindro por medio de
bombas inyectoras que le sirven la cantidad adecuada de
carburante, según el esfuerzo que tiene que realizar el
motor. A pesar de ello, la mayoría de los motores hoy en
20 uso, utilizan los conocidos aparatos llamados carburado-
res, que producen la alimentación de combustible a los
cilindros, por depresión o absorción. En estos carburado-
res la variación en el número de revoluciones, produce a
su vez variación en los índices de depresión y, por tanto,
en unos casos por defecto de flujo y en otros por exceso,
25 la carburación no se realiza perfectamente.

Para corregir en parte los mencionados defectos,
ha sido creado el aparato que vamos a describir, con el
cual se obtienen considerables ventajas al lograr una car-
buración más perfecta, permitiendo disminuir el flujo y,
30 por tanto, el consumo para condiciones iguales de traba-
jo, tratándose por ello de un verdadero economizador de
combustible.

El aparato objeto de la invención comprende en -
esencia una pletina perforada con medios para su interpo-
sición entre la parte inferior del carburador y la boca
35 del tubo de admisión o múltiple del motor, poseyendo un
tubo que vierte al orificio con una válvula de bola inter-
puesta en un tubo, para que la depresión del motor actúe
sobre esta válvula y absorba los gases del carter llevan-



40 dolos a este aparato. Comprende también una entrada adi-
cional de aire y un conducto con una caja dotada de tres
válvulas: una cónica para regular el paso del conducto tu-
bular, y por tanto el momento de actuación de las otras
45 dos válvulas de bola, de las cuales una dispone de un mue-
lle y obtura la entrada superior de la caja, mientras que
en la entrada de aire de la parte inferior existe otra -
válvula de bola que actúa por gravedad.

Otra de las partes más importantes del aparato,
consiste en un cono de tela metálica de malla muy fina,
50 cuyo cono va sujeto por su parte más ancha al orificio de
la pletina para obligar a la mezcla procedente del carbu-
rador a que pase a su través, viendose sometida a un alto
grado de pulverización, acción esta que con las adiciona-
les entradas de gases de recuperación del carter y con el
55 aire que en determinados momentos dejan pasar las otras
válvulas mencionadas, se logra una mayor potencia con la
misma cantidad de carburante, lo que equivale a una econo-
mía.

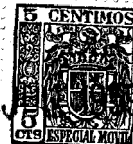
Para que las características generales que deja-
60 mos expuestas resulten más fácilmente comprensibles, se
acompaña una lámina de dibujos en la que se representa un
caso de realización práctica de uno de estos aparatos, el
cual debe interpretarse ampliamente y sin caracter restric-
tivo alguno, dado su caracter de simple ejemplo.

65 En los mencionados dibujos, sus diferentes figuras
representan como sigue:

Fig. 1 - vista lateral en alzado.

Fig. 2 - vista en planta.

Fig. 3 - sección en detalle de uno de los juegos



250901

70

de válvulas.

Fig. 4 - sección en detalle de otra de las válvulas.

75

Las diferentes partes del ejemplo de aparato representado en los mencionados dibujos, se señalan en ellos con las siguientes acotaciones numéricas: -1- es el cuerpo principal de montaje del resto de elementos, con dos orejetas diametralmente opuestas, provistas de los orificios -12- para su sujeción entre la brida del carburador y la boca del tubo de admisión o múltiple. También existe en este cuerpo -1- un gran orificio -14- para paso de gases y carburante procedente del carburador, yendo sujeto en este orificio, con un anillo u otro medio, un cono -2- de tela metálica de mallas muy finas.

80

85

Con -15- se señala una boquilla tubular recayente al interior del orificio -14-, poseyendo dicho tubo un pequeño orificio -16-. El referido tubo -15- tiene en la parte exterior una caja -3- que aloja en su interior una válvula de bola -9-, con su correspondiente muelle, cuya válvula actúa sobre un orificio, existente en el lado o testa de la referida caja -3-, a la cual se conecta el tubo -5- que va a parar al carter, para recuperar los gases de combustión incompleta que escapan de los cilindros del motor.

90

95

En el borde de la pieza -1- existe un orificio -11- de pequeño diámetro de admisión de aire, que por el interior del cuerpo se comunica con un conducto -10- que enlaza con el tubo o conducto -15-, de tal modo que el aire que absorbe la depresión del motor por dicho orificio -11-, va a mezclarse con los gases puesto que vierte por



100 la boquilla -15- al paso de estos por el orificio -14-.

Con -17- se señala un tubo exterior enchufado en el cuerpo -1- con el conducto -10-, llevando solidario el extremo del citado tubo -17-, una caja -4-, en la cual - hay una válvula de aguja cónica -18- que regula el paso
105 del tubo -17-, señalándose con -7- el mando moleteado de la referida válvula y con -13- el muelle que actúa por expansión. En la parte superior de la caja -4- hay un orificio -8- obturado por una válvula de bola -19-, con su correspondiente muelle -20-, mientras que en la parte inferior hay otro orificio -21- sobre el que actúa la válvula de bola -6-.

El funcionamiento del aparato es el general que se mencionó al principio y que detallaremos ahora refiriendonos ya a las partes del ejemplo de los dibujos. Intercalado el aparato entre el carburador y la boca del tubo de admisión o múltiple, cuando el motor se pone en -
115 marcha se produce la correspondiente depresión que actúa sobre la válvula de bola -9- absorbiendo los gases escapados de los cilindros, existentes en el carter, los cuales enriquecen la corriente de gases procedentes del carburador que están pasando por el orificio -14-. Por medio de esta válvula -9- conseguimos una entrada de aire que regula la carburación que viene excesivamente rica en carburante, en los regímenes de marcha lenta y media del motor.
120
125

Las válvulas -6- y -19- tienen la misión de regular y estabilizar la función de la válvula -9-, supliendo las imperfecciones de ciertos regímenes de marcha en el carburador.



130 En cuanto al cono de fina tela metalica -2- filtra obligadamente a los gases procedentes del carburador, extremando su pulverización, de tal modo y tan finamente que se aumenta la potencia con el mismo carburante.

135 Una vez descrita la constitución y funcionamiento, de este nuevo aparato, conviene hacer constar que podrá fabricarse en variedad de tamaños, formas y materiales e introducir en el mismo aquellas modificaciones de detalle que se crea conveniente, siempre que no alteren lo esencialmente característico que se expone en la siguiente

140

N O T A
=====

Los puntos nuevos y de propia invención que se presentan para su reivindicación en esta Patente de Invención, son:

145

1º.- Aparato para el mejoramiento de la carburación en los motores, caracterizado por comprender un soporte principal con medios para su sujeción y montaje intercalado entre la parte inferior del carburador y la boca del tubo de admisión o múltiple, con un amplio orificio de paso de los gases procedentes del carburador a los que se obliga a pasar por un cono filtro de mallas espesas extremando su pulverización a un alto grado de fuerza que eleva la potencia con la misma cantidad de carburante.

150

155

2º.- Aparato para el mejoramiento de la carburación en los motores, caracterizado por comprender una válvula de bola alojada en una caja contigua a la pieza soporte de la precedente reivindicación, provista del correspondiente orificio, cuya caja se conecta a un conducto relacionado con el carter, para que, la depresión del motor



160 absorba los gases de recuperación del carter y, por medio de una boquilla los incorpore a la corriente de gases que pasan a través del aparato procedentes del carburador, regulando la carburación que venga excesivamente rica en regímenes de marcha lenta y media.

165 3º.- Aparato para el mejoramiento de la carburación en los motores, caracterizado por la disposición de un orificio de alimentación constante de aite en las absorciones practicado en el cuerpo del soporte principal de la reivindicación 1ª, poseyendo además un conducto comunicado con el de la boquilla que vierte al orificio central, cuyo conducto se prolonga exteriormente en un tubo soporte de una caja de válvulas que contiene tres: una de aguja cónica con muelle de expansión, para regular a voluntad y desde el exterior el paso del conducto y otras dos, una de ellas de bola con muelle que actúa sobre un orificio de admisión de aire en la parte superior, más -
175 otra también de bola funcionando a gravedad, que actúa sobre otro orificio de la parte inferior, cuyas válvulas regulan y estabilizan las funciones de la válvula de la reivindicación que antecede, corrigiendo las imperfecciones de ciertos regimenes de marcha en el carburador. Y

180 4º.- "APARATO PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CARBURACION DE LOS MOTORES", de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente Memoria Descriptiva y gráficamente representado en los adjuntos planos para su mejor comprensión.

185 Esta Memoria consta de SIETE hojas escritas o mecanografiadas por una sola cara a doble espacio en 185 líneas.

2509010



- 8 -

Valencia, 17 de Julio de 1959
Por autorización del interesado

JOSE LOPEZ
P. R.

A handwritten signature in dark ink, written over a circular stamp. The signature is stylized and appears to read "Jose Lopez". A horizontal line is drawn across the bottom of the signature.

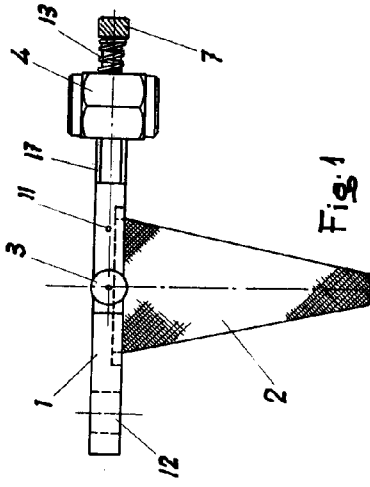
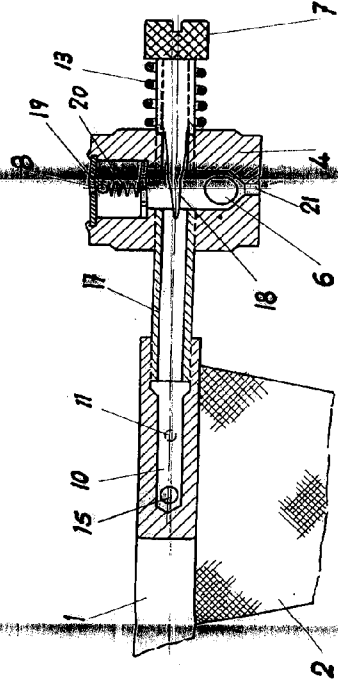
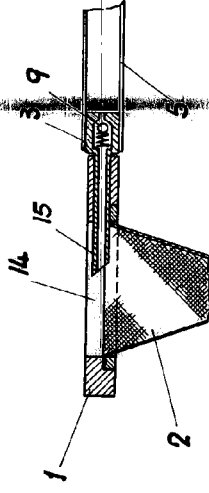


Fig. 1



Sección A-A Fig. 3

250901



Sección B-B Fig. 4

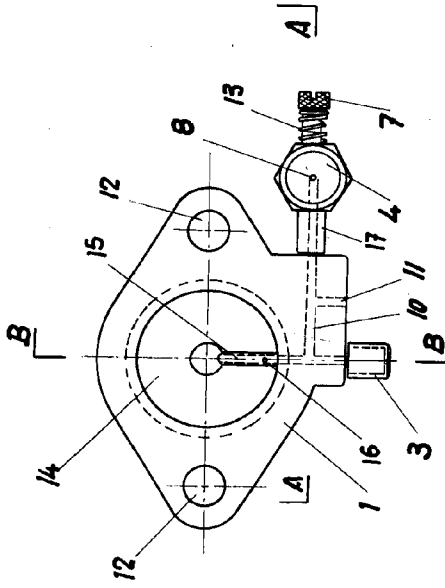


Fig. 2

Escola variable
Julio 1959.

JOSE LOPEZ
R. P.

