



ESPAÑA

10	ES	11	26 0 3 4 7	10	Y
		21			
		22	FECHA DE PRESENTACION		
			/6 Septiembre 1981		

MODELO DE UTILIDAD

16 ABR. 1982

30. PRIORIDADES:	31. NUMERO	32. FECHA	33. PAIS
------------------	------------	-----------	----------

47. FECHA DE PUBLICIDAD	51. CLASIFICACION INTERNACIONAL
	F02M 17/00

54. TITULO DE LA INVENCIÓN  
"DISPOSITIVO REGULADOR DEL CONSUMO DE COMBUSTIBLE"

71. SOLICITANTE (S)  
D. FRANCISCO SAEZ GARCIA y D. JUAN PERIS RODA

DOMICILIO DEL SOLICITANTE  
Calle Rambleta, nº 2-6º-17ª - SILLA (Valencia)

72. INVENTOR (ES)  
D. FRANCISCO SAEZ GARCIA y D. JUAN PERIS ROSA

73. TITULAR (ES)  
D. FRANCISCO SAEZ GARCIA y D. JUAN PERIS RODA

74. REPRESENTANTE  
D. JUAN LOPEZ SANCHEZ

**EXPEDIENTE:** MODELO DE UTILIDAD

**Titular:** D.FRANCISCO SAEZ GARCIA Y D.JUAN PERIS RODA

**Nacionalidad:** Española

**Domicilio:** Calle Rambleta, 2-6<sup>o</sup>-17<sup>a</sup>-SILLA (Valencia)

**Objeto:** "DISPOSITIVO REGULADOR DEL CONSUMO DE COMBUSTIBLE"

**Prioridad:**

### MEMORIA DESCRIPTIVA

En el curso de la presente Memoria Descriptiva vamos a describir las características que posee un dispositivo regulador del consumo de combustible, en el que concurren las circunstancias de utilidad y novedad que exige el vigente Estatuto Ley de Propiedad Industrial para acordar a sus titulares, el privilegio de su exclusiva explotación industrial y comercial en España.

Resulta evidente que, para que en los motores de combustión interna se pueda realizar una combustión completa con las ventajas inherentes a lo que esta combustión total supone, es condición indispensable que

la gasolina se mezcle con el aire, finamente pulverizada.

Esta función la realiza, como es sabido el carburador, por lo que este debe proporcionar un combustible muy dividido, de tal forma que con el aire constituye una mezcla íntima y homogénea, y en proporciones que aseguren una buena combustión cualquiera que sea la velocidad del motor.

Un carburador consta, esencialmente de un dispositivo de nivel constante, constituido por un flotador alojado en el interior de un pequeño depósito, llamado cuba, hasta el que llega la gasolina del depósito general mediante la acción o trabajo de una bomba que la aspira desde el citado depósito general de combustible.

Este flotador, que está parcialmente sumergido en el combustible de la cuba, actúa sobre una válvula que permite la entrada de gasolina, mandada por la bomba, cuando desciende el nivel en aquella, o, cierra la entrada de gasolina, cuando ha alcanzado el nivel prefijado, impidiendo que fluya más gasolina, en este pequeño depósito.

El dispositivo de nivel constante, se halla en comunicación continua con el carburador propiamente dicho, de tal forma que la gasolina llega al pulverizador a través de diversos conductos, cuya punta de éste enrasa el nivel de gasolina de la cuba de manera, que la corriente de aire aspirada por el motor durante la correspondiente carrera, arrastra con ella, merced a la depresión producida, un chorro de gasolina que se mezcla con el aire aspirado.

La gasolina, al ser enviada por la bomba a la cuba, está sujeta, y de hecho sufre variaciones en la velocidad y caudal a medida que entra en la cuba motivando al consumo irregular de combustible de acuerdo con las revoluciones del motor, no llegando a conseguir una estabilidad en el suministro que mantenga constante el nivel, sufriendo variaciones tanto más intensas cuanto más irregular sea la marcha del motor.

Así cuando alcanzando un número alto de revoluciones bruscamente se disminuyen estas, el caudal de combustible, que la bomba esta mandando, por inercia de la masa en movimiento, impide que el flotador suba instantáneamente y cierre el paso de la gasolina. Es en este momento, cuando alcanza la cota más alta del nivel, traduciéndose esto en que, en lugar de tener el nivel deseado, este se ha visto superado, por lo que no se aspira con el extremo del pulverizador, sino que lo sobrepasa y se derramara libremente; además de la que aspirara por la propia depresión producida por el motor en el ciclo correspondiente de funcionamiento.

Para subsanar este defecto, se ha diseñado el dispositivo que a continuación se describe, en la figura única del plano que se ha aportado y en el que se muestra al dispositivo en sección vertical, hemos señalado con -1- al cuerpo en el que se hallan alojadas dos válvulas -2- y -3- situadas a uno y otro lado del pequeño depósito central D, y cuyas válvulas regulan automáticamente la velocidad de entrada del combustible enviado por la bomba, el cual llega por el conducto -4- hasta el depósito D. De

70

tal manera, que esta en comunicaci3n con el carburador mediante una salida -5- situada en un extremo. La entrada -4- se halla situada entre las dos v3lvulas que comunican directamente con la bomba de gasolina de la cual reciben combustible, teniendo en el otro extremo del cuerpo, una salida -6- que comunica directamente, con la entrada del combustible a la bomba (no representada en el plano), procedente del dep3sito general del mismo. Forma pues, todo el conjunto, un ciclo cerrado en el que la gasolina enviada por la bomba, en caudal muy superior al necesario, es regulada autom3ticamente en cuanto a su velocidad de entrada, y el sobrante o exceso de combustible, es devuelto a la bomba para que, a la vez, junto con el que aspira del dep3sito general, sea enviado de nuevo al regulador o estabilizador de nivel para su utilizaci3n en el carburador.

75

80

85

Suficientemente descrita la estructura y funcionalidad de este dispositivo, s3lo nos resta manifestar que ser3n variables las circunstancias de materiales, tama3os y formas adoptadas para el mismo siempre y cuando ello no afecte a su esencialidad que queda resumida en la siguiente

90

N O T A  
= = = =

Los puntos que se reivindican en el presente Modelo de Utilidad, son:

95

1º.-Dispositivo regulador del consumo de combustible, que se caracteriza por estar constituido por un cuerpo en el que se halla alojado un peque3o dep3sito con dos orificios opuestos y obturados por sendas

100

válvulas que regulan automáticamente la velocidad de entrada del combustible enviado por la bomba que llega al mencionado depósito a través de un conducto, estando en comunicación dicho depósito con el carburador mediante una salida situada en un extremo y disponiendo este cuerpo de otra salida en el lado opuesto que comunica directamente con la entrada del combustible a la bomba formando el conjunto un ciclo cerrado, en el que la gasolina enviada por la bomba en caudal muy superior al necesario es regulada automáticamente en cuanto a su velocidad de entrada, y el sobrante o exceso de combustible es devuelto a la bomba. Y

105

110

2º.-"DISPOSITIVO REGULADOR DEL CONSUMO DE COMBUSTIBLE", de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente Memoria Descriptiva y gráficamente representado en las figuras del plano adjunto para su mejor comprensión.

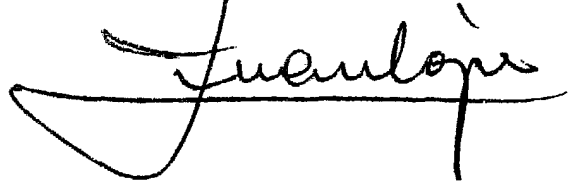
115

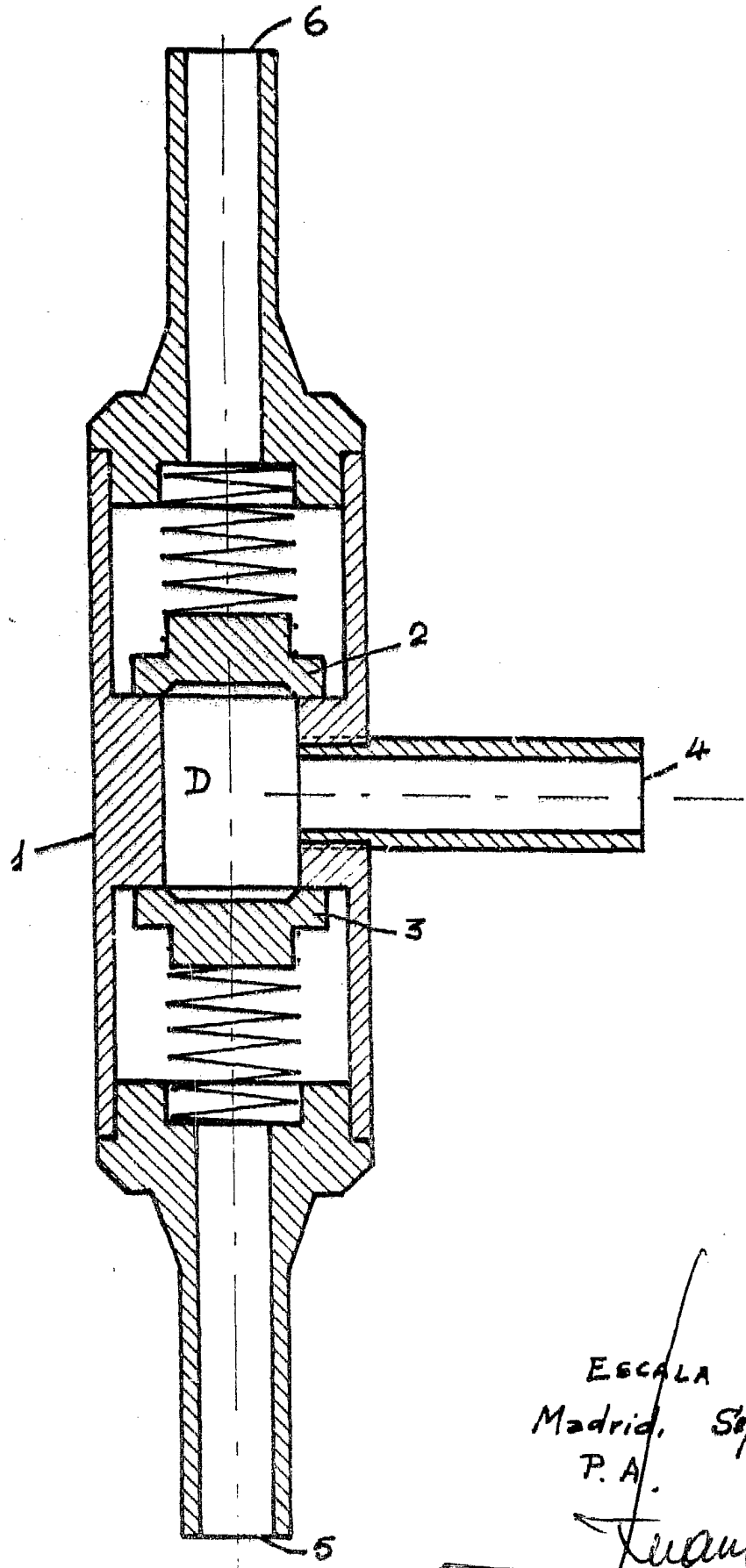


Esta Memoria consta de SEIS hojas escritas o mecanografiadas por una sola cara y a doble espacio en 115 líneas.

Valencia, 8 Septiembre 1981

Por autorización de los interesados.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Juan López". The signature is written in a cursive style with a long horizontal stroke at the bottom.



ESCALA VARIABLE  
Madrid, Septiembre 1981  
P.A.

*Juan Peris*