

442853

Int. No. FORM

21 DIC. 1978

CONCEDIDA

PATENTE DE INVENCIÓN

por 20 años por

"VAPORIZADOR DE COMBUSTIBLE PARA MOTORES DE COMBUSTION INTERNA", a favor de D. KENNETH LEE KIRK, ciudadano de los Estados Unidos de America, domiciliado en RESNO/NEVADA (Estados Unidos), Avenida Millboro, 1796.

MEMORIA DESCRIPTIVA

5.- Se trata de un vaporizador de combustible para los motores de combustión interna que irá interpuesto entre el colector de admisión y el carburador. El colector de admisión estará constituido formando parte del vaporizador de combustible dispondrá de todos sus tubos que se extienden separadamente hasta los cilindros todos ellos de la misma longitud y diámetro ó bien de longitudes y diámetros proporcionales de tal modo que el combustible se distribuirá por igual a cada uno de los citados cilindros. Este

BAD ORIGINAL

vaporizador comprende las aspas de un ventilador de  
rueda móvil, que es accionado a gran velocidad con  
la rueda móvil, la afluencia o entrada de aire, lo  
que produce la evaporación de la gasolina existente  
en dicha mezcla de aire que pasa por el vaporizador.

19.-

La invención actual se refiere a unos va-  
porizadores para evaporar el combustible en la mez-  
cla de aire y combustible que entra en el carburador  
y el colector de admisión de un motor de combustión  
interna.

20.-

Este vaporizador de combustible para un  
motor de combustión interna está constituido formando  
parte del colector de admisión y de los tubos de que  
este dispone de la misma longitud y diámetro ó bien  
teniendo una longitud y un diámetro proporcionados,  
de manera que pueda entregar cantidades iguales de  
combustible a cada uno de los cilindros del motor.

25.-

El vaporizador está situado en una carcasa conectada  
a los tubos y comprende un ventilador de rueda móvil  
accionada por medio de la mezcla de aire y combusti-  
ble que afluye al mismo. Por encima del ventilador se  
dispone un deflector, con el fin de que el aire se  
encuentra con el ventilador de manera tal que produ-  
za el giro de éste con un número de revoluciones por  
minuto muy elevado, al objeto de evaporar de la me-  
jor forma la gasolina que pasa por el mismo.

30.-

35.-

Para ello se asegura un carburador conven-  
cional en la parte superior del vaporizador, con el  
fin de que exista combustible para realizar tal fun-  
ción.

40.-

El objeto primario de la invención, consis-

te en proporcionar un accesorio vaporizador i solina para los motores de combustión interna, aumentando la economía, los embollos de vapor y el rendimiento del motor.

45.-

Se hacen evidentes otros objetos y ventajas en la siguiente descripción cuando se considera a la vista de los dibujos adjuntos.

50.-

En la Fig. 1, se observa una perspectiva superior del plano referente a la invención; y en la Fig. 2, se presenta una vista en perspectiva despiñada de la misma.

55.-

Refiriéndonos ahora a los dibujos en detalle en donde los distintivos de referencia similares señalan las distintas partes similares representadas en las variadas figuras; el guarrizo con la referencia 10, señala en cada caso al vaporizador de combustible para motores de combustión interna, construido de acuerdo con la invención.

60.-

El vaporizador de combustible 10, comprende una pieza generalmente plana 11, que es adaptada para asegurarla a un motor de combustión interna representado fragmentariamente en 12, por medio de una pluralidad de tornillos con cabeza 13. Estos tornillos con cabeza 13, penetran a través de los taladros 14, en la pieza 11, tal y como puede observarse en las Figs. 1 y 2.

65.-

Una carcasa generalmente cilíndrica 15, se asegura a la pluralidad de los tubos de admisión 16, que se extienden por la parte del fondo de la carcasa 15, y se sujetan a ella. Los tubos 16, se conectan, a su vez, a la pieza 11, y se comunican a través de ella, con el fin de proporcionar combus-

70.-

75.- título a los conductos de admisión del motor 12. Cada uno de los tubos de admisión 15, con de igual longitud y diámetro, ó bien tienen sus longitudes y diámetros proporcionales, con el fin de suministrar iguales cantidades de combustible desde la cámara 13, hasta la chapa 11.

80.- Se fijaran una pluralidad de orojetas 17, en la cara exterior de la cámara 15, llevando practicándose unos taladros 18, que se extienden a su través con fines determinados. Un eje roscado 19, se introduce en el taladro axial 20, situado en el fondo

85.- de la cámara 15. Colocándose una arandela 21, en el eje roscado 19, contra el fondo de la cámara sujetándose en su lugar mediante la tuerca de fijación 22.

90.- En el eje 19, se coloca una tuerca 23, por encima de la tuerca 22, y se dispone allí mismo contra ella una arandela 24. Un ventilador de espas múltiples 25, se articula sobre un cojinete 26, del eje 19 fijándose en su sitio por medio de la tuerca 23, la arandela 24, y una tuerca 27, que se coloca contra otra arandela 28.

95.- El eje 19, tiene una longitud ligeramente mayor que la altura de la cámara 15, y una tuerca 29, sujeta al extremo inferior de este eje 19, a la cámara 15.

100.- Una junta 30, se dispondrá contra el borde superior de la cámara y se colocará allí una placa de hierro 31, de la cámara en forma generalmente cilíndrica. La placa 31, está dotada de una diversidad de orojetas 32, que se extienden desde ella hacia afuera y se disponen en relación alineada con las

105.-

110.-  
115.-  
120.-  
125.-  
130.-  
135.-

orejetas 17, de la corona 19. Cada una de las orejetas 12, tiene un taladro 13, que se extiende a su través y un tornillo con cabeza 14, penetra a través de dicho taladro 13, abornillándose en el taladro 16, de las orejetas 17. Un par de aberturas 35 y 36, dispuestas opuestamente practicadas en la placa 31, disponiendo de unas guías deflectoras de aire descendentes 37-38, que se extienden hacia las aberturas 35-36, respectivamente, para desviar el aire de forma opuesta, con el fin de accionar las espas 29, de la rueda móvil con velocidad relativamente alta.

Una junta 39, se colocará contra la placa 31, estando dotada de unas aberturas 40-41, que se extienden a su través. Esta espaguetadura 39, tiene una pluralidad de taladros 42, que se extienden a través de ella para los efectos que se les asignan.

La placa de asiento 43, del carburador se coloca contra la espaguetadura 39, dotada de una diversidad de taladros 44, que se extienden desde allí, hacia abajo, en relación alineada con los taladros 42, en la junta 39. Una diversidad de taladros roscados 45, se extienden a través de la placa 31, en relación alineada con los taladros 42, de la junta 39, y los taladros 44, de la placa de asiento 43, del carburador. Una pluralidad de tornillos con cabeza 46, se extienden a través de los taladros 44 y 42, y se abornillan en los taladros 45, con el fin de sujetar la placa de asiento a la placa de cierre 31, con la junta 39, dispuesta de forma intermedia.

Diversos espárragos roscados 47, se aseguran rígidamente a la junta de asiento 43, del carburador y se extienden desde allí hacia arriba para re-

- 140.- recibir la base de un carburador (no representada), que se le adapta para asegurarse en ella. La placa de asiento 41 del carburador, está dotada de un par de aberturas 43-44, diámetros o puercos de forma que coinciden con las aberturas 45-46, de la junta 39, y con las aberturas 35-36, en la placa 31. Las aberturas 42-43, se adaptan de modo que coinciden con las aberturas similares de la base del carburador (no representada, de manera que el combustible y el aire mezclados en el carburador, pueden pasar a la cámara 15, después de haber sido desviados por los deflectores 37-38, logrando así que la rueda móvil 25, gire a grandes velocidades y de este modo evapore la gasolina contenida en la mezcla del aire combustible que llegue a la cámara 15.
- 145.-
- 150.-

- 155.- El empleo de los tubos 16, de igual longitudinal y diámetro, ó bien con longitud o diámetros proporcionales, permite que el combustible procedente de la cámara 15, se distribuya por igual en cada uno de los cilindros de un motor convencional de combustión interna a que se aplique.

- 160.- Habiendo así descrito la concepción preferida de esta invención, se sobreentiende que se puede recurrir a hacer numerosas modificaciones y adaptaciones estructurales sin que varíe el espíritu de la misma.

- 165.- Suficientemente descrito que sea es el procedimiento que es objeto de la patente de invención que non ocupa, que lo es solamente a título de ejemplo y una de las múltiples formas de realización a que en la práctica puede llegarse tomando como fundamento el proceso descrito en la presente memoria, descrito

170.- Dos resta señalar que las modificaciones de combinaciones, materiales y otros no fundamentales, no deben ser consideradas variaciones que afecten a su esencialidad.

N O T A

175.- La patente de invención descrita recorda posea sobre las siguientes reivindicaciones:

18.- "VAPORIZADOR DE COMBUSTIBLE PARA MOTORES DE COMBUSTION INTERNA", caracterizado por cuanto comprende una placa del colector de admisión adaptada para conectarse al motor, una pluralidad de tubos que comunican con el motor a través de la mencionada placa y que están conectados rigidamente a ella; una carcasa de forma generalmente cilíndrica rigidamente fija al extremo opuesto de dichos tubos comunicándose con ellos; un dispositivo dispuesto en dicha carcasa accionado por el aire y el combustible que pasa a través de la citada carcasa para evaporar tal combustible; y un dispositivo fijado a la mencionada carcasa que proporciona un lugar de montaje para el carburador a fin de proporcionar aire y combustible mezclados a la citada carcasa.

19.- "VAPORIZADOR DE COMBUSTIBLE PARA MOTORES DE COMBUSTION INTERNA", tal y como se indica en la primera reivindicación, caracterizado por cuanto el dispositivo de dicha carcasa para evaporar el combustible que afluye a su través, comprende unas espas dispuestas sobre una rueda móvil que gira a gran velocidad por medio del aire y del combustible que afluyen a través de ella.

20.- "VAPORIZADOR DE COMBUSTIBLE PARA MOTORES

DE COMBUSTION INVERSA", tal y conforme se reivindica en la primera reivindicación, caracterizado por cuanto los tubos que se extienden a través de las citadas placa y carcasa tienen la misma longitud y diámetro.

205.-

48.-"VAPORIZADOR DE COMBUSTIBLE PARA MOTORES DE COMBUSTION INVERSA", según la segunda reivindicación, caracterizado por cuanto el dispositivo conectado a dicha carcasa proporciona el aceite para el carburador y comprende también un dispositivo para la derivación del aire, haciendo que la influencia de éste, incida sobre las aspas de la rueda móvil del ventilador en una determinada dirección, al objeto de accionar dichas aspas a gran velocidad.

210.-

49.-"VAPORIZADOR DE COMBUSTIBLE PARA MOTORES DE COMBUSTION INVERSA", tal y como se describe en la cuarta reivindicación, caracterizado por cuanto el dispositivo para la derivación del aire, se fija a una placa colocada o dispuesta entre la carcasa y el dispositivo de montaje del carburador.

215.-

220.-

50.-"VAPORIZADOR DE COMBUSTIBLE PARA MOTORES DE COMBUSTION INVERSA".

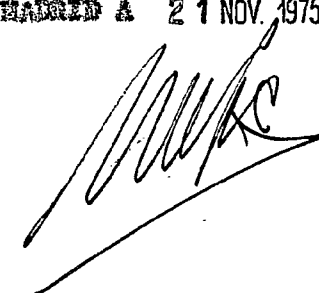
Todo ello tal y conforme queda descrito, representado y reivindicado.

225.-

230.-

Esta memoria consta de ocho hojas mecanografiadas y foliadas por una sola de sus caras, conteniendo un total de doscientas veintinueve líneas.

MADRID A 21 NOV. 1975



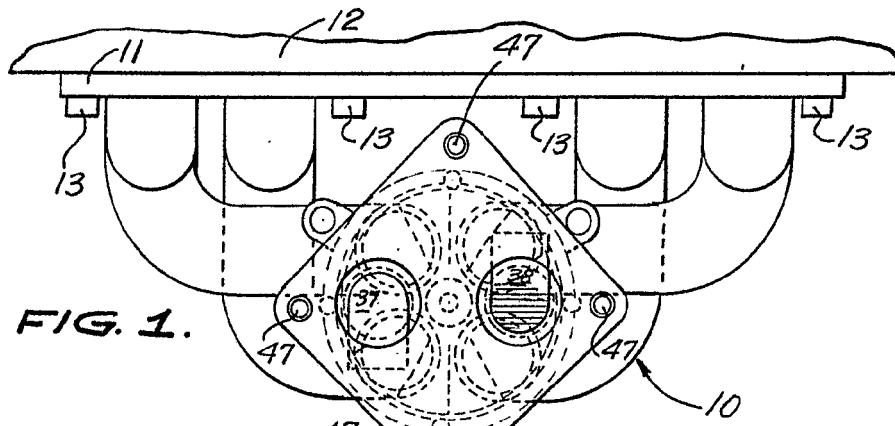


FIG. 1.

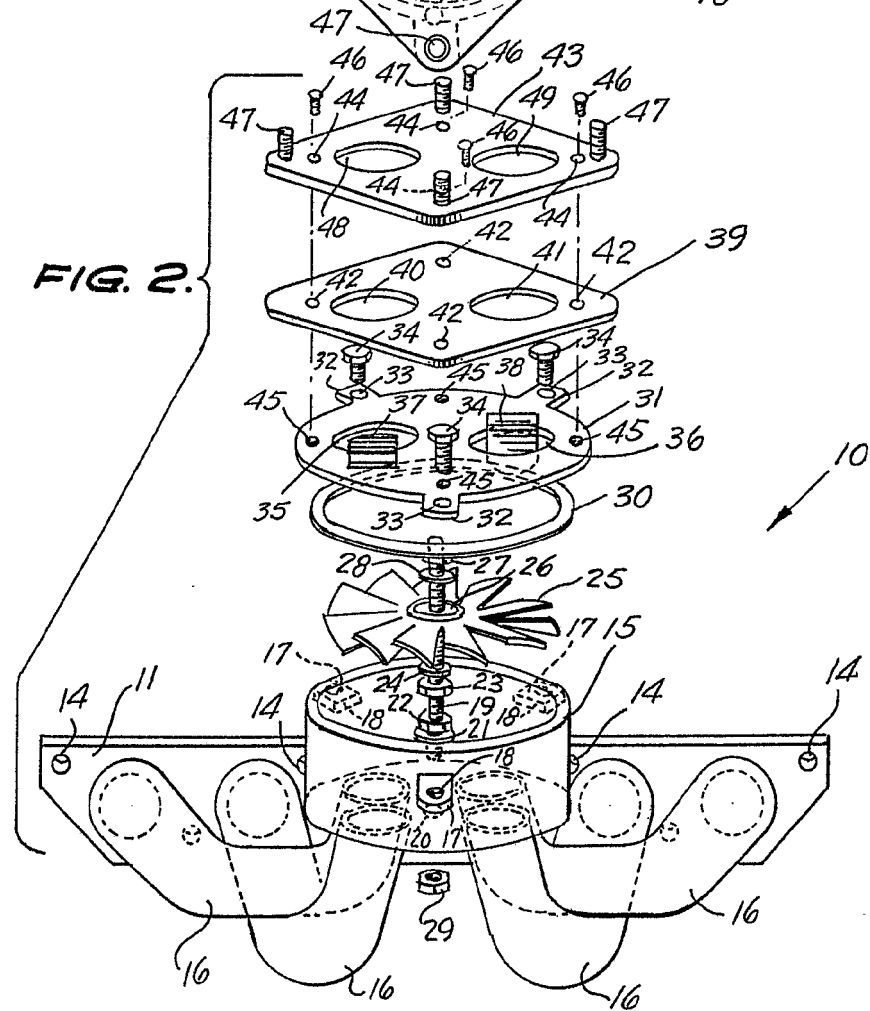


FIG. 2.

ESCALA VARIABLE  
MADRID 21 NOV. 1965