

Patente de invención como modelo de utilidad por Caja compensadora D que automáticamente anula el efecto del regulador centrífugo que llevan las bombas de inyección de ciertos motores DIESEL, cuando estos adquirieren velocidad producida por el gas del gasógeno acoplado a los mismos.

MEMORIA .-

DIBUJOS QUE ACOMPAÑAN A ESTA MEMORIA.-

- 5.- Dibujo nº 2.- La disposición conjunta para la aplicación del Procedimiento patentado nº 168.796 en la que se aprecia el emplazamiento de los aparatos automáticos N entre el gasógeno y la pavillona, P entre la pavillona y el motor y la caja compensadora D. que materialmente corta la varilla de mando de la bomba de inyección de carburante y que pretendo patentar como modelo de Utilidad.
- 10.- Dibujo nº 5.- Presenta una vista y un corte de la caja compensadora B. en la que se vé que materialmente la caja corta la varilla C de mando de la bomba de inyección y cuando el resorte D vence al vacío del motor que se deja sentir en la cámara H la varilla C tiene la longitud exacta que tenía antes de cortarla e intercalarse en ella la caja compensadora D, y en cambio, si el vacío vence al resorte la longitud de la varilla disminuye porque esta se acorta por el desplazamiento de la membrana elástica supliendo automática y regularmente la maniobra nerviosa que a mano a de realizar el conductor para compensar la actuación trastornadora del regulador centrífugo que no actúa más que sobre el gas-oil como origen de energía sin tener en cuenta la concurrencia del gas de gasógeno como nueva fuente de fuerza.
- 25.- Como ya dimos una leyenda amplia de los dibujos presentados en esta memoria que nos dio idea de la función que desempeña y actuación de la caja compensadora, el detalle de su constitución y manera de funcionar vamos a completarla especificando siquiera el corte del aparato que figura a la derecha en el dibujo nº 5.
- C.- Varilla de mando de la bomba de inyección de carburante.
- 30.- J.- Trozo de eje que ha sustituido a un trozo de la varilla de mando C, para que en él, tengan asiento en I las tuercas, contratuercas y arandela de regulación de la tensión de resorte contra la envolvente de la caja que atraviesa sin rozar sus bordes. Queda envuelto este trozo de eje por el resorte B y contra su resalto se soce y forma cuerpo con la junta ciega de membrana elástica E merced a dos arandelas dispuestas a ambos lados de la junta elástica apretadas por la tuerca K.
- 35.- G.- Es la continuación de la varilla de mando C en cuyo extremo vá roscado a la tapa de la cámara de vacío H aunque no se aprecie bien en el dibujo.
- 40.- F.- Tubería de llamada de vacío.
- A.- Tornillo tope de avance de acelerado que limita al desplazamiento de la brida elástica.
- 45 E.- Brida ciega que cierra la caja de vacío.
- Función que llena la caja compensadora D. en instalaciones de motores tipo DIESEL a los que se acopla un gasógeno.

Como hasta llevar a la práctica el acoplamiento de motor



- DIESEL y gasógeno es el único combustible empleado para hacer marchar los motores DIESEL era el gas-oil sólo un exceso de gas-oil con respecto a la energía que había de rendir el motor podría dar lugar a su acelerada marcha, siendo natural para frenar este aumento de velocidad reducir la entrada de gas-oil en el cilindro y ese problema quedó magníficamente resuelto con el regulador centrífugo de que van dotadas la mayoría de las bombas de inyección de los motores DIESEL y que en cuanto sube su velocidad reduce el paso de gas-oil.
- 50.-
- 55.- Como en la marcha normal de los DIESEL acoplados a gasógeno el combustible que se utiliza es 20 % del gas-oil que consumía antes el motor mezclado con la cantidad de gas de gasógeno necesario para suplir el 80 % del ahorro de gas-oil, pero esta mezcla de gas-oil y gas de gasógeno, no explota si baja del 20 % de gas-oil. Sin más se comprende el efecto catastrófico que tal regulador producirá en nuestro procedimiento patentado n^o 168.796 empobreciendo la mezcla más de la cuenta y haciéndola en una palabra ininflamable a la temperatura de su máxima compresión en el motor. Este separa que es lo peor que puede ocurrir, y en las pruebas de Abril del año 1943 compensar a mano la acción funesta en nuestro caso del regulador centrífugo constituía la labor más pesosa y delicada del conductor quien como niño Potter inventó tres aparatos automáticos para resolver el problema de conducir sin fatiga acoplamientos de DIESEL y gasógenos tales que sin tocar el motor y como un juego de prestigeador puede eliminar los tres aparatos automáticos para que quien tenga humor pruebe lo que es conducir a mano este maridaje del ya viejo DIESEL y el joven gasógeno.
- 60.-
- 65.-
- 70.-

NOTA.

- 1^a.- Se reivindica que la caja compensadora de vacío en esencia se compone de una caja H de cualquier forma y dimensión con una llamada de vacío F. Uno de los lados de la caja lo constituye una brida ciega elástica en cuyo centro va cosido un eje J sobre cuyo resalte próximo a su extremo anterior una tuerca de aprieto K cose la membrana entre dos amplias arandelas una de las cuales, topa como límite de carrera con la espiga del tornillo A relacionado con la regulación de acelerado del motor.
- 75.-
- 80.-
- 2^a.- Se reivindica como esencial a la caja compensadora el que el eje J vaya encajado en un resorte D que por las tuercas y contratuercas I puede regular su tensión contra el armazón exterior de la caja que atraviesa sin frotamiento siquiera.
- 85.-
- 3^a.- Se reivindica que el eje J es prolongación de la varilla C de mando de la bomba de inyección a la que va roscada - y la varilla después del intercalado de la caja compensadora sigue roscada a la tapa fija de la caja de vacío H señalada con la letra G en el corte.
- 90.-
- 4^a.- Se reivindica que cuando el vacío es fuerte y vence a la tensión del resorte el conjunto de la varilla se acorta y vuelve a su longitud primitiva por reacción del resorte B en cuanto el vacío cede. Este movimiento automático relacionado ya no con el gas-oil sino directamente con el vacío consecuencia de la afluencia de gas de gasógeno al motor, se comprende que permita llenar a satisfacción e efecto compensador que persigue la caja compensadora cuyo modelo de Utilidad pretendo.
- 95.-
- 5^a.- La patente como Modelo de Utilidad recaerá sobre una caja compensadora D. que automáticamente anula el efecto del regulador centrífugo que llevan las bombas de inyección de ciertos motores DIESEL,



100- cuando estos adquieren velocidad producida por el gas del gasó-
geno acoplado a los mismos. Segun se describe en la presente Memo-
ria que consta de tres páginas numeradas.

Madrid 21 de Febrero de 1.945

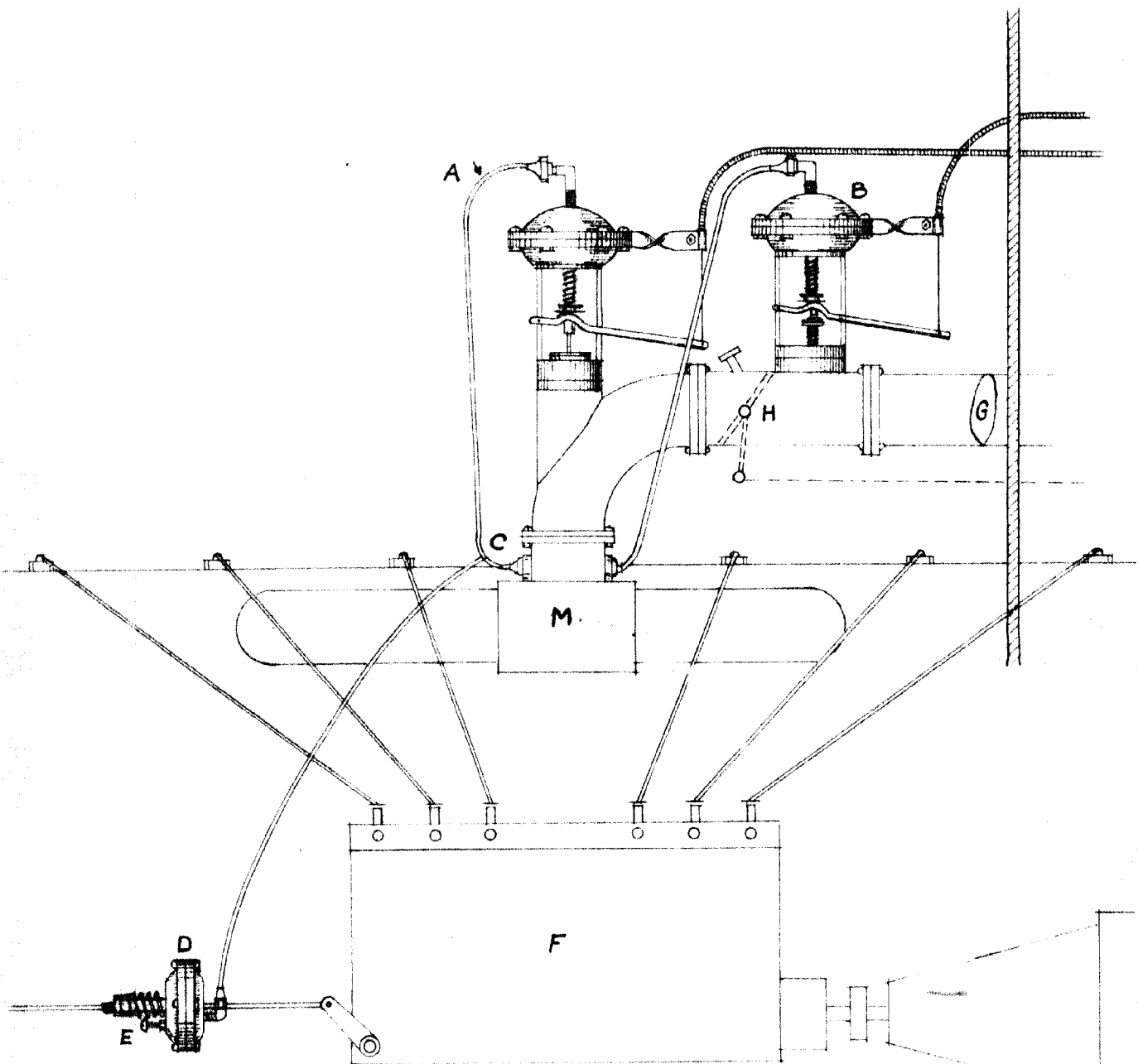
[Handwritten signature]

SANJUAN, RUBIO y SUSO.



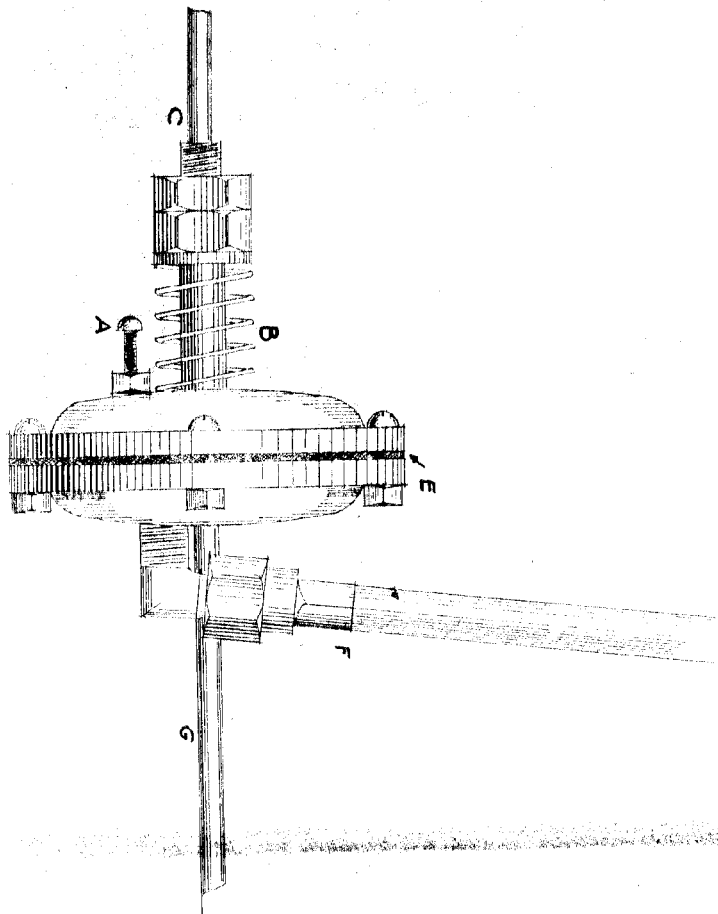
11220

FIGURA Nº 3.



Sanjuan Rubio y Suso

ESCALA 1:25.



11220

