



MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña

a la solicitud de

una patente de INVENCION por veinte años en España

a favor de

Don Juan M. VIDAL, residente en BUENOS AIRES (Rep. Argentina),

por

" UN NUEVO TIPO DE GASÓGENO "

-o-o-o-o-o-

La presente invención se refiere a un nuevo tipo de gasógeno que hemos ideado con el fin de subsanar muchos de los innumerables inconvenientes y trastornos que se notan en el funcionamiento de los motores de explosión de todas clases y particularmente en los motores de los automóviles.

Como es bien sabido, entre dichas desventajas é inconvenientes, figura en primera línea el gasto considerable de combustible que ocasiona cualquier automóvil, gasto que no está en relación con la distancia recorrida y velocidades del mismo ; por otra parte y es también un hecho conocido, la formación de residuos de carbón en los cilindros, válvulas y pistones, debido ello a la incompleta combustión de la nafta, entorpeciendo de esta manera el buen funcionamiento del motor con los consiguientes desgastes de piezas y percances de todo género.

Todos estos inconvenientes, así como otros que sería largo enumerar, se evitan de una manera práctica y eficiente por medio del uso del nuevo gasógeno de mi invención. En efecto, mi



gasógeno se usa como un agregado al motor del automóvil u otro, independientemente del carburador del motor y tiene por objeto el producir un gas adicional que al mezclarse con el producido por este último, formase un nuevo gas en gran cantidad con la característica de ser sumamente explosivo, facilitando así mayor cantidad de aire adicional para el mejor funcionamiento del motor y conteniendo por lo tanto una mayor cantidad de oxígeno, todo lo cual hace al mismo tiempo que la combustión de la nafta sea completa, evitando de esta manera el que queden gases sin quemar, y por lo tanto la formación de residuos de carbón en los cilindros, válvulas, pistones, etc.

Es tan sorprendente el resultado práctico de mi gasógeno, que con el uso de él se obtiene fácilmente de un 40 a un 50 % de economía en el combustible y de un aumento de un 30 a un 50 % en la velocidad del vehículo, debido todo ello a la gran cantidad de gas adicional producido por mi gasógeno, estando estos hechos debidamente comprobados y experimentados en las pruebas prácticas que se han efectuado recientemente.

Se ha visto también que con mi gasógeno se evitan por completo todas las falsas explosiones que se notan en los motores de casi todos los automóviles, producidas por la mala carburación, y un automóvil con mi gasógeno, marchando tanto a pequeña como a grandes velocidades no produce absolutamente ningún raté, por cuanto la regulación de todas las válvulas de mi gasógeno se efectúa automática y eficientemente.

Para mayor claridad, se ha ilustrado mi invención con varias figuras, en las cuales iguales números de referencia, indican las mismas partes visibles en las distintas figuras.

La figura 1, es una vista general de mi gasógeno con to-



das sus partes accesorias y complementarias.

La figura 2, es una vista general de mi gasógeno con todas sus partes accesorias y complementarias.

La figura 3, es una vista del gasógeno visto por el otro extremo.

La figura 4, es una vista en corte, a lo largo del gasógeno propiamente dicho, mostrando la disposición en su interior del pulverizador o rociador, de la válvula de admisión de aire frío y de las dos salidas del gas, una de ellas con filtro.

La figura 5, es una vista de la parte superior del rociador o pulverizador con los orificios por donde pasa el gas.

En consecuencia, paso a describir el gasógeno de mi invención, habiéndose representado en los dibujos todas las partes de que consta mi invento, siendo únicamente extraño a él, el caño 23 que es el de admisión de aire del motor del automóvil.

En estos dibujos, 1 es un tanque que contiene bencina heterificada u otro combustible similar, yendo dicho tanque sujeto en forma adecuada al tablero del motor u otra parte conveniente del interior del capot ; de dicho tanque 1, parte una cañería 2 de salida del combustible la que tiene una llave de paso regulable a voluntad 3, yendo a unirse el otro extremo de la cañería 2 a un codo 4 (figura 1) que forma parte integrante de un tapón 5, con una rosca 6 solidaria de un pulverizador o rociador 7, con cuatro agujeros 8, el cual lleva un ciclour 9 (figura 4) el rociador 7 penetra en el interior del gasógeno propiamente dicho 10 y vá asegurado por medio de la rosca 6 al orificio 11, encima del cual existe otro orificio 12, por donde penetra a rosca la válvula 13. Por el otro extremo del gasó-



geno 10, existe un solo orificio 14 que es por donde penetra el tubo 15, con rosca 16 y tapón 17, solidario del codo 18 del cual parte una cañería 19 que termina en otro codo 20 ; un pequeño caño 22, donde existe una válvula 21, une al codo 20 con el caño de admisión de aire 23 del motor del automóvil, proveyéndose a dicho caño 23 de otra válvula 24. En el interior del tubo 15 existe un filtro metálico adecuado.

Además el gasógeno 10, está provisto de una válvula de seguridad 25, que como se comprenderá tiene por objeto el evitar cualquier accidente a causa de la acumulación excesiva de gas dentro del gasógeno 10, si es que ello pudiera producirse, y de un codo 29 solidario de una cañería 30, la cual vá hasta la entrada de aire caliente del carburador del automóvil (no demostrado en los dibujos).

El gasógeno 10, va apoyado a un caño del motor del automóvil que calza en la parte entrante 26, y se fija por medio de la chapa saliente 27, asegurándolo por medio de los tornillos y tuercas 28.

El funcionamiento del gasógeno de mi invención, es como sigue :

Se llena el tanque 1, de benzina eterificada u otro combustible similar. Se abre y regula a voluntad la llave de paso 3, lo que permite la salida del combustible por el caño 2 que lo lleva hasta el rociador 7 de donde sale convertido en gas por medio del ciclour 9, pasando por los cuatro orificios 8. La válvula automática 13 es para la admisión de aire frío el cual se calienta inmediatamente que entra al gasógeno 10, y se mezcla con el gas producido por el pulverizador 7; una parte de esta



mezcla de gas sale por el codo 29, corre por la cañería 30 y vá a parar a la toma de aire caliente del carburador del automóvil, mientras que otra parte del gas del gasógeno 10 pasa por el filtro metálico contenido en el tubo 15 y sale por el codo 18 entrando a la cañería 19, por donde corre hasta el caño 22, donde se mezcla nuevamente con aire frío que recibe de la válvula 21. Esta nueva mezcla de gas sigue por el caño 22 y entra al caño de admisión de aire 23 del motor del automóvil, donde recibe por medio de la válvula 24 una nueva mezcla de aire frío, yendo el gas así producido a mezclarse con el gas producido por el carburador del motor del automóvil o de cualquier otro motor.

- N O T A -

Descripta que ha sido la naturaleza de la invención y la manera de llevarla a la práctica, se declara que lo que se reivindica como de la exclusiva propiedad é invención del solicitante es :

1ª = Un nuevo tipo de gasógeno, que esencialmente comprende en combinación una pieza de forma especial, aproximadamente semi-cilíndrica, ahuecada, adecuadamente en su interior, llevando en uno de sus extremos dos orificios circulares con una rosca, uno para la entrada y fijación de una válvula automática de admisión de aire frío, y otra para la entrada y fijación de un rociador o pulverizador de combustible que es expelido convertido en gas por el ciclour del rociador, pasando por cuatro agujeros practicados en la cabeza o parte superior del rociador ; en el otro extremo de dicha pieza, un orificio con rosca para la entrada y fijación de un tubo que contiene un filtro metálico adecuado, por el que pasa una parte del gas al salir de dicha pieza,



llevando además la misma en su parte superior una válvula de seguridad y un caño para la salida de otra parte del gas ; en el extremo de arriba una aleta o planchuela para su fijación por medio de tornillos y tuercas, a uno de los caños del motor del automóvil u otro motor, todo ello substancialmente como se ha descrito.

2º = Un nuevo tipo de gasógeno, según la reivindicación anterior, que esencialmente comprende en combinación, un tanque para contener un combustible adicional, dicho tanque con un orificio de salida en conexión con una cañería provista de una llave de paso, regulable a voluntad, dicha cañería en conexión por el otro extremo con un codo solidario de un tapón metálico que es a su vez solidario de la rosca del rociador mencionado en la anterior reivindicación ; un codo solidario de otro tapón metálico solidario a su vez de la rosca del tubo filtrador mencionado en la reivindicación anterior ; una cañería que se une por un extremo a dicho codo y por el otro a otro codo unido a un pequeño caño con una válvula de admisión de aire frío ; estando dicho caño por el otro extremo en conexión con el caño de admisión de aire del motor del vehículo, en el cual se provee otra válvula para la admisión de aire frío, todo ello substancialmente como se ha descrito.

3º = Se reivindica por último, como objeto sobre el que ha de recaer la patente de INVENCION que se solicita por veinte años en España,

" UN NUEVO TIPO DE GASÓGENO ".

TODOS CONFORME queda expre-

sado en esta Memoria que consta de siete hojas escritas á máquina por una sola cara y planos que la acompañan.

Madrid 3 de Junio de 1925.

Hongas
Miguel Luque

FIG I

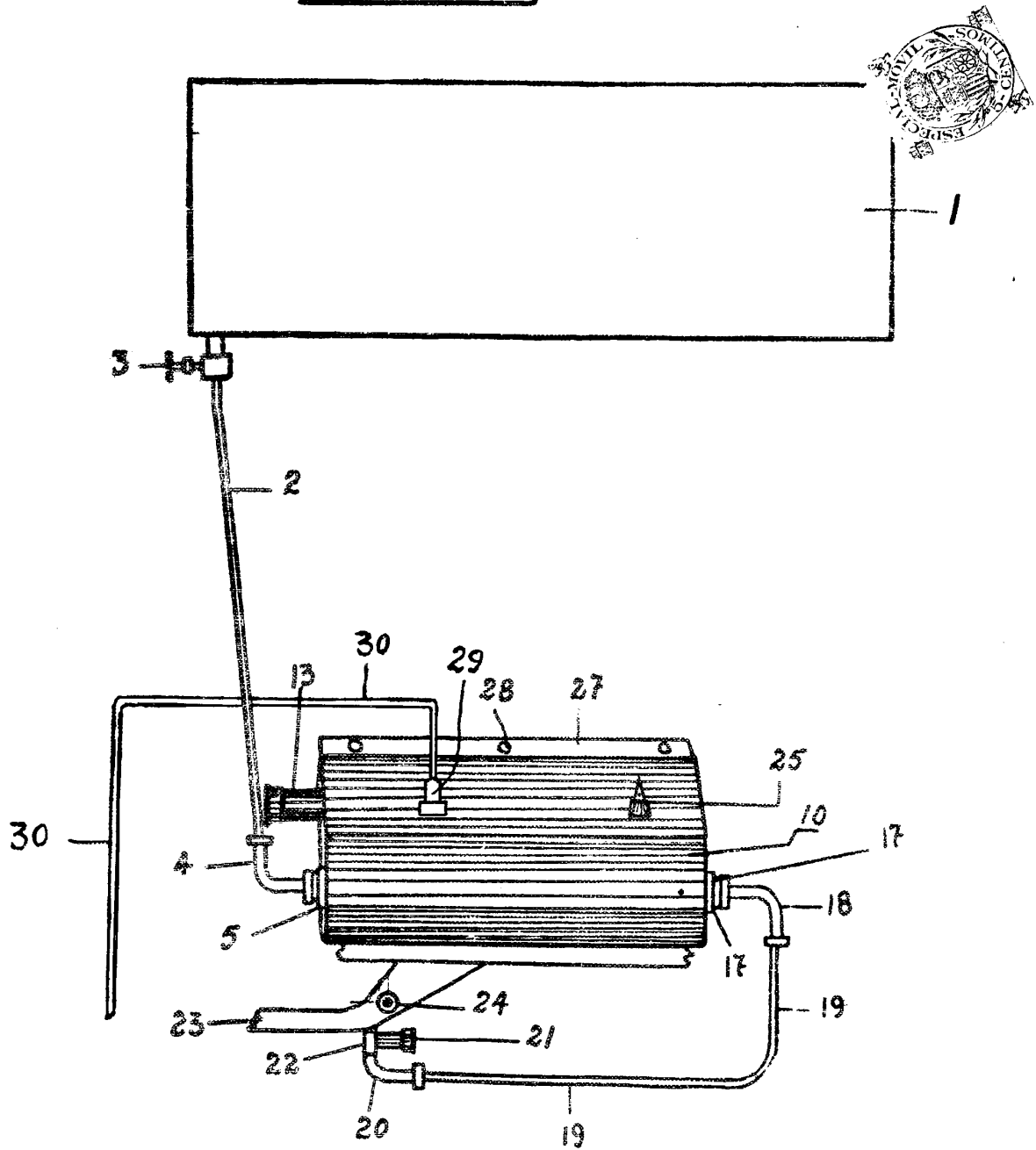


FIG II

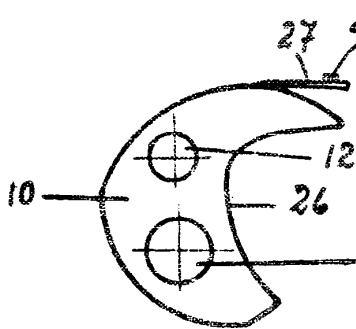
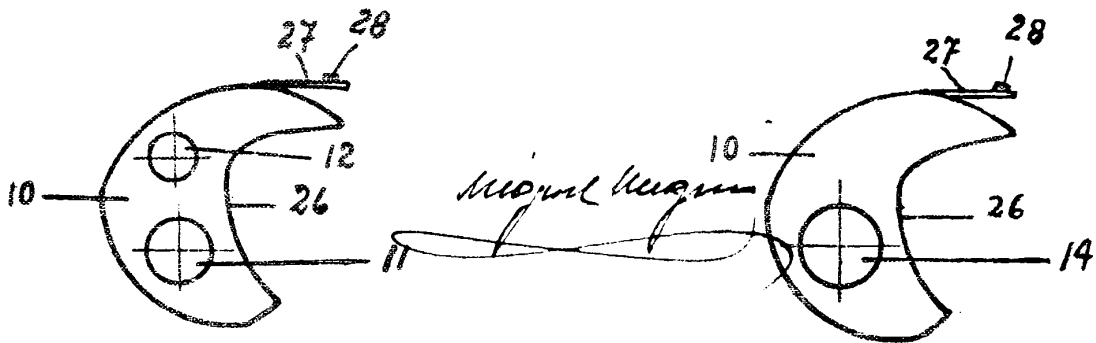
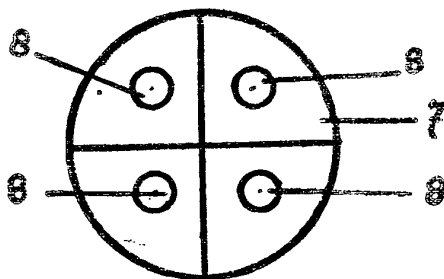
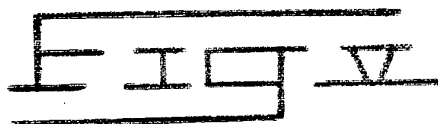
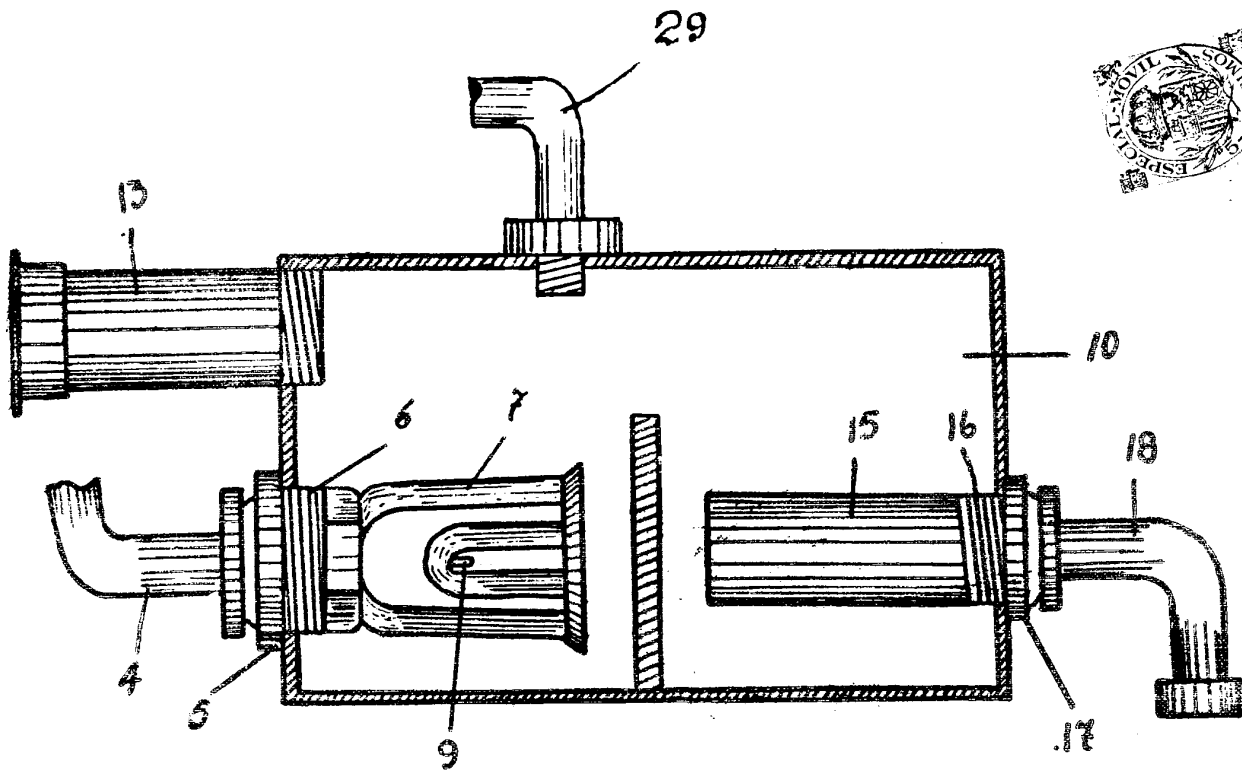


FIG III





Augustus K. ...