



98.885

Se solicita patente de invención por un gasificador de combustibles líquidos que permite su regulación desde el volante de dirección en cualquier momento, de sencillo manejo, y gran economía para la industria del transporte de vehículos de motor de explosión.

M E M O R I A.  
=: = : = : = : = : =

El gasificador que presento con el cual se pueden aprovechar los aceites pesados o sea el aceite solar o de pizarra, la diselina de Peñarroya y los residuos de las destilaciones del petróleo, etc. es en sumo sencillo y de coste reducido. Su alimentación de calor es producida por el mismo motor o sea aprovechando el calor del escape para la descomposición de los aceites y convertirlos en gases, con los cuales funciona el motor, aprovechando de ese modo su propio calor, como ya se hace en otros gasificadores, pero, que resultan mucho más complicados que el que yo presento, pues éste se compone de la siguiente forma.

1<sup>o</sup>.- Una caja exterior en la cual hay dos orificios uno en cada extremo por donde entran y salen los gases del escape los cuales dan el calor para la gasificación del aceite pesado y del agua.

2<sup>o</sup>.- Otra caja más pequeña la cual lleva en el interior cuatro células la primera lleva una entrada de aceite en la parte superior y en la parte interior unas placas de cobre de canto o bolas refractarias adonde cae el aceite y se gasifica

*Agnes*



pasando por la parte inferior a la segunda célula en la cual se encuentra el surtidor de vapor de agua cuyo vapor se mezcla con los gases del aceite que pasan a la célula tercera en la cual se recalientan las mezclas y pasan a la célula cuarta donde se filtran y salen al tubo de admisión ya purificados para mezclarse con el oxígeno necesario para su carburación el cual los recibe en forma de anillo por detrás de la boquilla de salida lo mismo que los sopletes de soldadura autógena y cuya forma permite que la mezcla sea completamente homogénea y de buena combustión.

3<sup>o</sup>.— La dosificación se hace de la siguiente forma, sobre la tapa va colocada la parte automática que se compone de las siguientes piezas.

1<sup>a</sup>.— Una válvula de paso.

2<sup>a</sup>.— Un pistón que abre la válvula por la aspiración del motor.

3<sup>a</sup>.— Un cono mandado que gradúa la cantidad de combustible

4<sup>a</sup>.— Un pistón cónico que cierra la entrada del combustible en el momento en que hay presión excesiva en la cámara gasificadora.

5<sup>a</sup>.— Una compuerta o mariposa que permite la salida de gases al tubo de admisión según las necesidades del motor.

6<sup>a</sup>.— En la parte inferior dos válvulas que sirven al mismo tiempo de pulgadores y alimentadoras de oxígeno.

1<sup>o</sup>.— En la primera cámara está la campana de goteo unida al dosificador y que sirve de válvula de cierre en el momento en que la producción de gases es excesiva por cuya cam-

*Alvarez*  
14



na se desliza el combustible en forma de lluvia y que cae sobre las bolas refractarias o chapas metálicas las cuales toman una alta temperatura y se forman vapores que pasan a la segunda cámara la cual está compuesta también como la anterior de cuya cámara pasan a la tercera en la que se encuentran bastante comprimidas virutas de cobre y que se encuentran también a alta temperatura que al atravesar las virutas se purifica tomando si es necesario una pequeña cantidad de aire y pasando a la cámara cuarta de donde salen ya mezclados con el aire necesario y limpios los gases de impurezas que ensucian los motores.

2º.- El funcionamiento es el siguiente. Se pone el motor en marcha por espacio de dos o tres minutos con gasolina y en el segundo minuto se abre la llave de paso del combustible pesado, y en el momento en que el motor empieza a acelerar la marcha se cierra la entrada de gasolina y se sigue funcionando con el carburador lo mismo que si fuese con gasolina y se verá que las válvulas funcionan con regularidad, si no dejan paso al aire es que hay que graduar bien la entrada de combustible pues si no abren las válvulas es que la producción de gases es excesiva y hay que dar menos paso del mismo y si abren demasiado es que es insuficiente la producción, siendo así que el gasto de C.V. hora puede resultar en unos 3 a 5 céntimos, siendo el de hoy día de 20 a 25 centimos con gasolina pues los carburadores corrientes de hoy vienen a hacer un consumo de 350 a 400 c. c. según el motor y las condiciones en que se encuentra de compresión y reglaje,

Así es que costando la gasolina a 0'65 céntimos el litro resulta el caballo en un motor bien reglado a 0'22 y en un mo-

*Alvarez*



tor en malas condiciones a 0'26. Siendo así que en un coche de 20 caballos tendremos un gasto mínimo por 20 C.V. en gasolina 4'40 mientras que con el gasificador tendremos solamente el de 1,00 o sea un 80 % aproximadamente de economía.

REVINDICACIONES.-

1ª.- Se reivindica patente de invención por 20 años sobre un gasificador de combustibles líquidos para motores de explosión.

2ª.- Se reivindica la prioridad del invento consistente en la adaptación de una válvula con campana de goteo que abre y cierra el paso del combustible según la presión del gas en el interior de las cámaras gasificadoras.

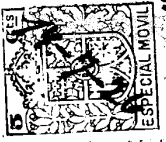
3ª.- Se reivindica la prioridad del invento sobre la adaptación de dos válvulas automáticas que permiten la entrada de aire según las necesidades del motor.

4ª.- Se reivindica la prioridad de un dosificador compuesto por un cono, una válvula y un pistón. La válvula podrá ser lo mismo de bola de punzón o de asiento corriente.

N O T A.- La patente recaerá sobre un gasificador que permite la regulación de las mezclas proporcionales desde el volante en los motores de explosión.

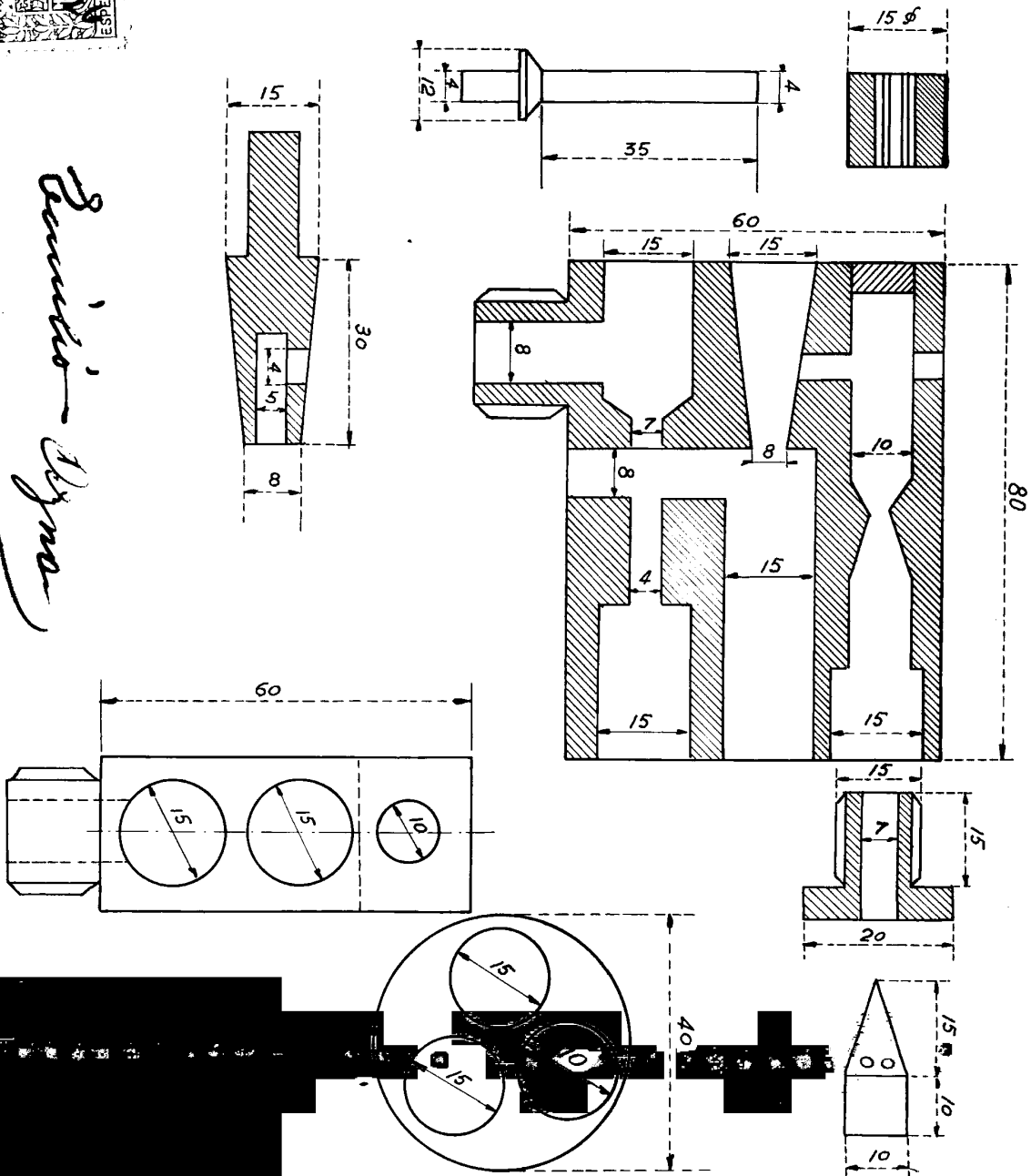
Madrid 19 de Julio de 1926.

*Severino Aguirre*

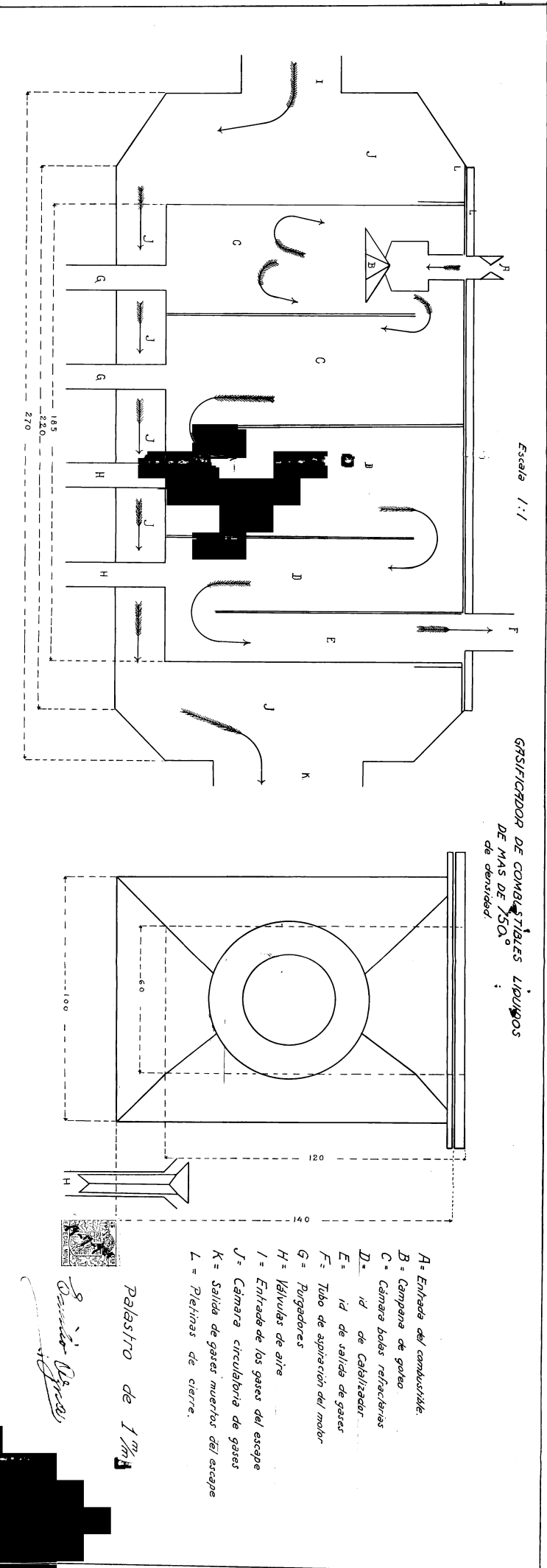


Dosificación del Gasificador

Escala 1:1



*Benito Aguirre*



Escala 1:1

GRASIFICADOR DE COMBUSTIBLES LIQUIDOS  
DE MAS DE 150°  
de densidad

- A = Entrada del combustible.
- B = Campana de vidrio
- C = Cámara bolas refractarias
- D = id de Calentador
- E = id de salida de gases
- F = Tubo de aspiración del motor
- G = Purificadores
- H = Válvulas de aire
- I = Entrada de los gases del escape
- J = Cámara circuladora de gases
- K = Salida de gases muertos del escape
- L = Pletinas de cierre.

Palastro de 1m

*Palastro*

