



129292

MEMORIA DESCRIPTIVA de una patenté de invención en España, por veinte años, por: "Un nuevo aparato reductor del consumo de gasolina aplicable a los carburadores de motores de explosión", a nombre de Don Salvador Catalá y Don José M<sup>a</sup>. Carrasco, residentes en Madrid, la calle de Palafox n<sup>o</sup>. 20 y Fuencarral, n<sup>o</sup>. 141.-

=====

Existente en la actualidad numerosos dispositivos encaminados a reducir en lo posible el consumo de gasolina en los motores de explosión, pero puede asegurarse, que hasta la fecha, pocos, por no decir ninguno, han obtenido resultados notables.

5

Nuestro invento, resultado de grandes estudios y numerosísimas y satisfactorias pruebas, viene a solucionar de una manera eficaz éste problema de obtener una considerable economía en los motores de explosión, reduciendo considerablemente el gasto de carburante.-

10



Nuestro aparato, aplicado a un carburador corriente ha dado resultados sorprendes, pudiendose calcular que se obtiene una economia de un 25 % de gasolina en los coches que circulan dentro de la poblacion, donde siendo las velocidades constantemente modificadas, no permiten obtener todo el rendimiento del aparato que viene a ser de un 40 % en carretera o sea a velocidades continuas, dependiendo igualmente la economia que se obtiene de la calidad del carburador a que nuestro aparato ha sido aplicado.-

No se consigue solamente una economia de carburante con este aparato, sino que permite a los coches de él proviste una rápida y segura aceleración pues elimina en gran parte las irregularidades de temperatura a que están expuesto los motores de explosión en las diferentes estaciones del año y particularmente en invierno, no ignorando esto las personas acostumbradas a manejar motores, resultanto a veces dificilísimo ponerlos en marcha en ésta época y aún mas difícil conseguir una rápida aceleración, lo cual acarrea, como es natural una pérdida preciosa de tiempo y combustible pues son necesarios varios minutos para conseguir que el motor reaccione.

Indudablemente, las ventajas enumeradas son de mucha importancia, pues si bien es verdad que el gasto inicial de un coche es de consideración, lo es mucho mas el de mantenimiento siendo el mas importante el de la gasolina, el cual como hemos dicho anteriormente hemos conseguido reducir.

Este aparato puede ser montado en toda clase de carburadores de motores de explosión, puesto que únicamente variará su forma externa, conservando siempre interiormente su forma primitiva.

Las ventajas que este aparato proporciona se obtienen de la siguiente manera:



El aparato D va montado en la toma de aire 17, saliendo de éste un tubo E, el cual está provisto de una toma de aire F, en su final que va superpuesta sobre el tubo de escape H y que recoge el aire cálido que produce el citado tubo de escape al ser puesto el motor en marcha, llevándolo por medio del tubo E éste aire a la primitiva toma de aire del carburador. Este aire, al entrar primero en la toma de aire F choca contra el fondo de la misma entrando entonces en el tubo B de una manera turbulenta, turbulencia que aumenta al pasar por lá cámara D y chocar contra sus paredes expulsándole dentro del carburador en su parte o grado máximo de turbulencia y haciendo entonces que la gasolina que en el se encuentra, se pulverice con mayor rapidez y se obtenga una mezcla mas pura que si el aire entrase de una manera normal .

Con el fin de alcanzar mas rápidamente el fin deseado, obtener una puesta en marcha rápida del motor, hemos dotado al tubo conductor de aire E de otro interior 22, el cual tienen practicados agujeros que permiten la entrada de aire a este tubo, el cual comunica con otro 19 que lleva el aire mas rápidamente al chiclo de relanti, efectuandose entonces el arrancado del motor. Una vez arrancado el motor, esta segunda conducción pasa a un lugar secundario, efectuandose entonces la toma de aire por el tubo anteriormente mencionado E.

Este tubo 19, lleva el aire a la cámara 1 la que ha sido acoplada al carburador con objeto de que el aire que axpira el relanti conserve su calor e ingresa cálido por las tomas de aire 5 que al efecto tiene practicadas el racor 4. Este racor está provisto de un tornillo graduable 2 que posee un vástago roscado I y un muelle tensor 3.

Descrito nuestro invento, con objeto de dar una idea mas exacta del mismo, en la figura adjunta se representa a título demostrativo, pero nunca limitativo.



65      Figura 1, es una vista del aparato montado en un carburador o sea acoplado a la toma de aire del mismo en su parte D y en contacto con el tubo de escape H por su parte F, la cual está provista de una abrazadera en forma de pantalla, la que proyecta hacia adentro el aire caliente que produce el tubo de escape H al arrancar el motor al mismo tiempo que impide 70 la entrada del aire frío, estando sujeta ésta a la parte del aparato F por medio de un tornillo pasante 23.

75      La figura 2 es una sección de parte del carburador en su parte J, la cual ha sido dotada de un aparato regulador de aguja, 10, aparato que será aplicado en los carburadores que carezcan del mismo. Esta aguja está en su parte media 12 roscada y está provista de una cabeza 16 y de una tuerca prensa-estopas 15, representando 7, 8, 9 y 11 el complemento de surtidores del carburador.

80      La figura 3 es una vista de la aguja regulable sin accesorios.

    La figura 4 es una vista del racor 13, el cual va montado en la figura 2.

85      La figura 6 es un corte en la cámara F donde va montada la toma de aire del relanti con sus accesorios, descrita ya anteriormente, y

    La figura 7 representa un corte dado en la cámara D en la que se puede apreciar el orificio 17 que comunica con el carburador y el 18 que comunica con el tubo conductor de aire.

90      Nos reservamos el derecho de introducir todas aquellas mejoras que aconseje la práctica, así como dar a nuestra aparato cualquier forma conveniente y de emplear cualquier material adecuado.



N o t a.-  
=====

95           Habiendo descrito nuestro invento, venimos a reivindicar  
para nuestra patenté en España, cuya invención es propia y nue-  
va, los puntos siguientes:

100           1º.- En un nuevo aparato reductor del consumo de gasolina  
aplicable a los carburadores de explosión, una pantalla G  
en forma de abrazadera que rodea el tubo de escape H proyec-  
tando el aire dentro de la cámara F, la cual a su vez lo  
proyecta de una manera turbulenta dentro del tubo E.

105           2º.- En un nuevo aparato reductor del consumo de gasolina  
aplicable a los carburadores de motores de explosión una  
cámara F que proyecta el aire dentro del tubo E, como se ha de-  
crita en el punto 1, pasando el aire de éste tubo a la cámara  
D, la cual hace dado a su forma que el aire que por ella pase  
llegue de un manera en eceso turbulenta al carburador.

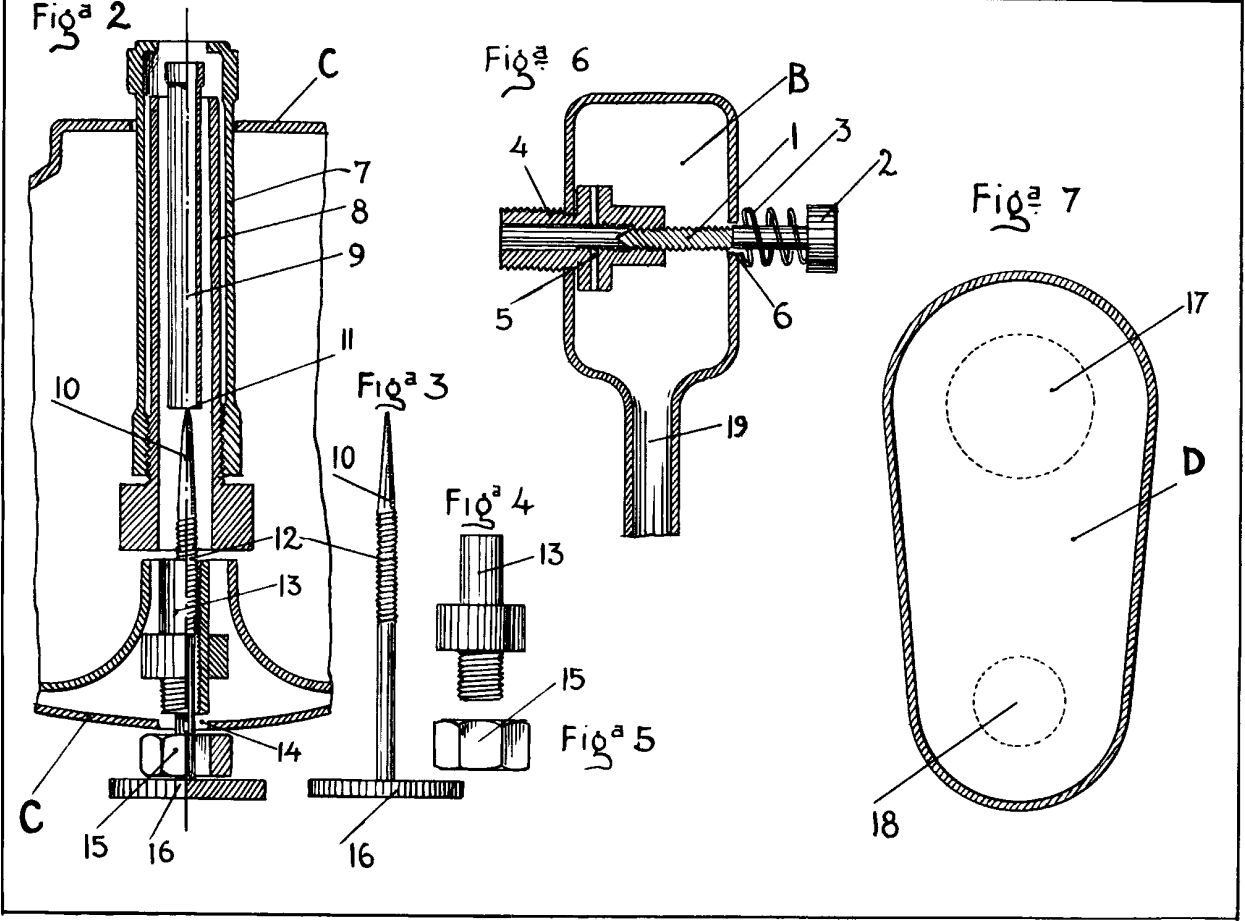
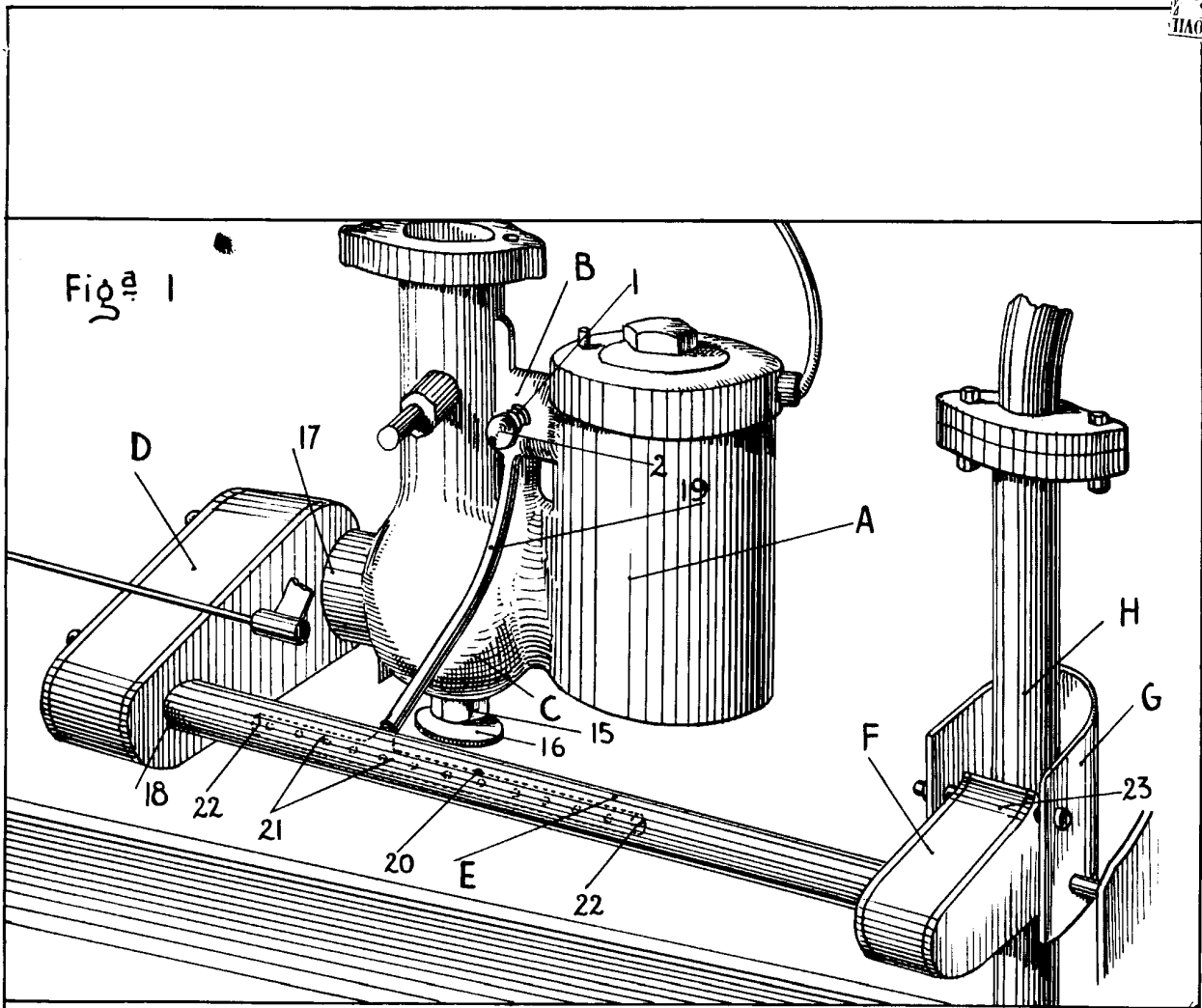
110           3º.- En un nuevo aparato reductor del consumo de gasolina  
aplicable a los carburadores de motores de explosión, un tubo  
interior 22 provisto de orificios 20 y 21 el cual comunica  
con el tubo 19.

115           4º.- En un nuevo aparato reductor del consumo de gasoli-  
na aplicable a los carburadores de motorres de explosión, una  
camara de aire k, que recibe el aire emitido por el tubo 19  
y que hace que éste conserve la temperatura a que ha sido re-  
cibido ingresando en este estado por la toma de aire 5.

120           5º.- Un nuevo aparato reductor del consumo de gasolina  
aplicable a los carburadores de los motores de explosión",  
todo lo cual se representa en el adjunto dibujo y se describe  
en la presente memoria, la cual consta de ciento veinte líneas

Madrid, once de enero de mil novecientos treinta y  
tres.-

*[Handwritten signatures]*



Madrid, 11 de enero de 1.933.-

*Salvador Galdia*