



. MEMORIA DESCRIPTIVA
que se acompaña
a la solicitud de
una PATENTE DE INVENCION por VEINTE ANOS en España
a favor de
Don Francisco GOETZ, residente en ELDA (Alicante)
Avenida de Chapí 15,
por
"UN NUEVO PROCEDIMIENTO PARA ECONOMIZAR CARBURANTE,
APLICABLE A TODA CLASE DE MOTORES DE EXPLOSION".

:=:=:

5 Todos los motores de explosión que hasta la
fecha vienen utilizándose, se hallan dotados, como
se sabe, de un elemento indispensable denominado
carburador, cuyo objeto no creemos preciso descri-
bir por ser sobradamente conocido.

Existen en el mercado multitud de tipos de
carburadores que llenan más o menos satisfactoria-



mente los fines para que se destinan. No obstante, ninguno de ellos evita que la cámara de explosión reciba los gases que han de ser quemados, de manera conveniente. Las cámaras de explosión citadas, reciben generalmente un exceso de carburante mal gasificado, lo cual puede considerarse como perjudicial, entre otras razones de menor importancia, por las tres que se exponen a continuación: 1^a, por el aumento innecesario de gasto de carburante; 2^a, porque restan fuerza al motor, haciendo que el número de revoluciones del mismo sea menor al que de otro modo se conseguiría, y 3^a, porque ese exceso de carburante mal gasificado, una vez en la cámara de explosión, busca salida por entre los segmentos de que van provistos los pistones, arrastrando tras de sí al carter del motor el aceite que es indispensable para el engrase del pistón y para que, adherido a los segmentos, haga el piston la debida compresión al deslizarse a lo largo de las paredes interiores de los cilindros.

El procedimiento a que se refiere la presente invención, evita en absoluto las dificultades señaladas, por cuya razón, puede considerarse de gran utilidad y que viene a aportar indudables mejoras a la industria automovilística.

En los planos que se acompañan, se representan esquemáticamente las diferentes piezas que componen el carburador a que nos referimos.

Una de sus piezas principales está integrada por la turbina representada por la letra A, la cual,



como puede verse, se compone de una lámina de metal en cuyo centro hay una hélice fija, de cuatro
40 aspas inclinadas a $22^{\circ}52'$. Colocada dicha turbina entre el carburador y los tubos de admisión, al hacer el motor la aspiración, necesariamente ha de pasar el gas por la hélice antes descrita, lo cual
45 hace que al producirse el choque del aire contra sus cuatro aspas inclinadas, se pulverice por completo el carburante que muchas veces, como se sabe, sale del carburador deficientemente gasificado, cuando no completamente bajo la forma líquida.

Otro elemento indispensable es el que se representa en la figura B. Esta válvula se compone de cuatro piezas: la primera de ellas se representa en la figura C, y es un simple cuerpo de metal roscado, que tiene por objeto adosarlo al tubo de admisión y a una distancia dos o tres centímetros más allá de
50 la turbina que acabamos de describir. Esta pieza, lleva interiormente una rosca y un asiento de válvula para su cierre, perforada para el paso del aire.

La figura D. muestra otro de los elementos de la válvula que estamos describiendo. Consiste en un
60 cuerpo de metal cuya rosca exterior, torneada en forma cónica, perforada interiormente hasta el punto donde comienza el cono de la aguja y llevando en este punto un taladro transversal que comunica con el cilindro longitudinal que perfora dicha pieza.

65 La figura E representa una tuerca que tiene por objeto fijar con seguridad la posición del tornillo D.

Por último, la figura F es un filtro de tela me



tálica finisima.

70 La válvula descrita se coloca en el tubo de admisión de tal manera que pueda graduar la entrada del aire hasta que la marcha del motor alcance el ritmo que se desee, en cuyo momento se fija su posición por medio de la tuerca representada en la figura E.

75 Es innecesario decir que el objeto del filtro representado por la figura C es el de evitar que el aire conduzca sustancias extrañas al interior del motor.

80 La figura 6 representa el carburador tal y como debe montarse bajo los tubos de admisión. Las letras a y c representan las juntas que han de asegurar el perfecto contacto de la pieza b que representa vista de canto la turbina antes descrita y representada por la figura A.

85

N O T A.

En resumen, la PATENTE DE INVENCION que se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones siguientes:

90 1.- Un procedimiento para economizar carburante, aplicable a toda clase de motores de explosión, que se caracteriza porque está integrado por una chapa horadada en el centro y provista de una hélice fija de cuatro aspas inclinadas, las cuales hacen el papel de una turbina al intercalar esta chapa entre
95 el carburador y los tubos de admisión del motor, haciendo que el aire que éste aspira, al chocar contra



1 las aspas indicadas, pulverice por completo el carburante, que suele salir del carburador deficientemente gasificado cuando no en estado liquido.

100 2.- Un procedimiento para economizar carburante, aplicable a toda clase de motores de explosión, que se caracteriza porque a unos tres centímetros de la turbina a que se refiere la reivindicacion anterior, y en los tubos de admisión de gases del motor,
105 se adosa una válvula regulable, que tiene por objeto graduar la entrada del aire, de acuerdo con las necesidades de cada momento.

110 3.- Se reivindica, por ultimo, como objeto sobre el que ha de recaer la PATENTE DE INVENCION que se solicita por VEINTE ANOS en España,
"UN NUEVO PROCEDIMIENTO PARA ECONOMIZAR CARBURANTE, APLICABLE A TODA CLASE DE MOTORES DE EXPLOSION".

115 Todo conforme queda expresado en la presente memoria, que consta de cinco hojas escritas a máquina por una sola cara y planos que se acompañan.

Madrid, 6 septiembre 1934.

ALFONSO UNGRÍA

P. P.



Fig. A.

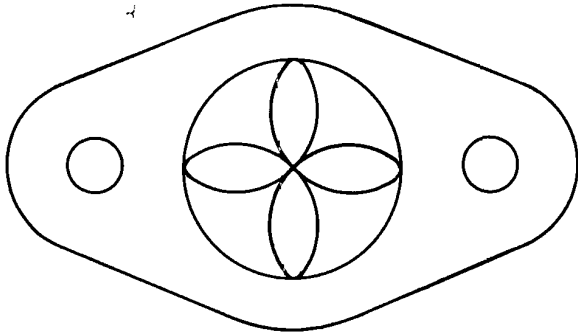


Fig. B.

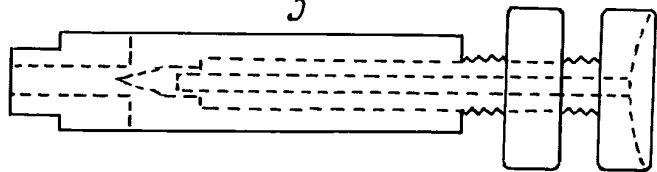


Fig. C.



Fig. D.

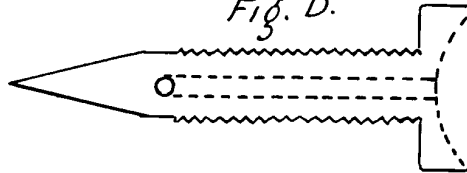


Fig. E.

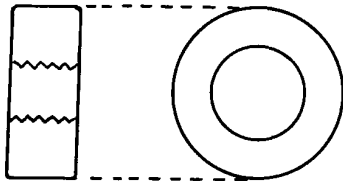


Fig. F.

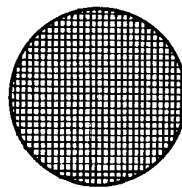
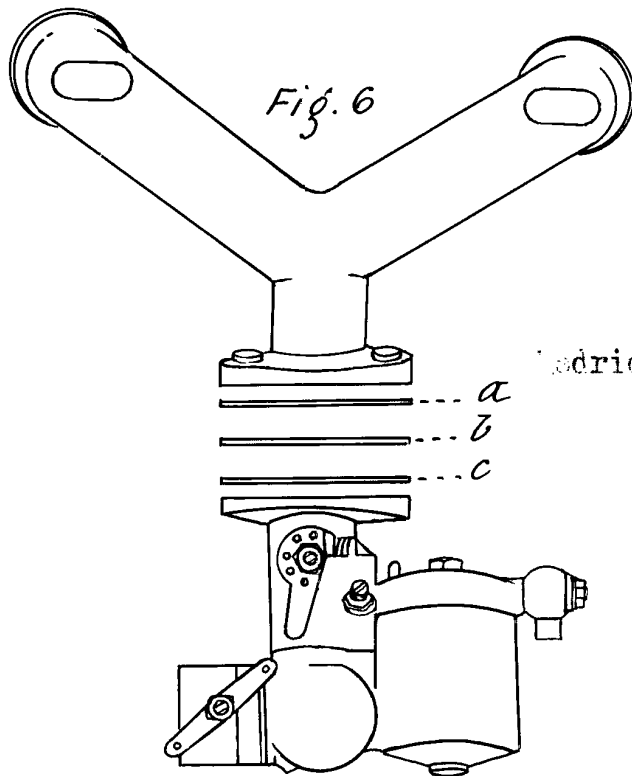


Fig. 6



scala variable

Madrid 6 de febrero de 1934

Francisco Gomez