



140491

140491

MEMORIA DESCRIPTIVA

a la solicitud de un certificado de adición a la patente española número 138.607, concedida a los Sres. D. Rafael ALGABA CALERA y D. Luis ARGERICH VALIESPINOSA, residentes en Barcelona ambos solicitantes de p o r nacionalidad española

PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN EL OBJETO DE LA PATENTE
PRINCIPAL

oooooooooooo

El presente certificado de adición se contrae a perfeccionamientos introducidos en el objeto de la patente española número 138,607, concedida por un procedimiento para economizar gasolina en los motores de explosión.

5

La experiencia obtenida durante los ensayos realizados y los estudios verificados en el funcionamiento de los aparatos contruidos según el procedimiento que se reivindicó en la patente principal han evidenciado que al mismo tiempo que se lograba la economía de combustible propuesta, el procedimiento era



susceptible de algunas mejoras y perfeccionamientos que podían aumentar el rendimiento útil de los dispositivos que realizaban el procedimiento de referencia.

En dos puntos puede llevarse a cabo el perfeccionamiento:

5 uno en el cuerpo del aparato y el otro en la conducción del aire carburado del depósito de la bencina hasta el economizador.

Consiste el primero esencialmente en dotar al economizador de una válvula de cierre hermético destinada a impedir que cuando el motor está al ralenti reciba aire carburado. Con la mariposa de estrangulación se regulaba, según se acelerase el mayor o menor paso del aire, pero prácticamente no se lograba un cierre perfecto aún cuando se considerase completamente cerrada, con lo cual se gasta una parte apreciable de combustible al recibir el motor, además del combustible por el gicleur de ralenti, el que le suministraba el aire carburado. Con esta válvula acoplada al pedal acelerador, cuando este no es accionado, el motor no recibe aire carburado.

10

15

El segundo perfeccionamiento tiende a obviar el posible inconveniente de que el aparato realizase una succión de gasolina cuando el depósito de combustible estuviese completamente lleno.

20

En este caso no quedando prácticamente cámara de aire o quedando esta muy reducida, con las oscilaciones del coche era posible la entrada de líquido a través del economizador hasta el motor, con lo cual podía dificultarse su funcionamiento.

El perfeccionamiento que se reivindica consiste en síntesis en disponer entre el depósito y el economizador otro depósito pequeño que tiene por misión contener la gasolina o carburante que en estado líquido pueda eventualmente ser succionado por el tubo de aspiración de aire carburado. Esta gasolina según el desnivel entre ambos depósitos volverá al depósito grande o bien se evaporará dentro del pequeño y carburará el aire que el motor aspire. Eventualmente se puede disponer en este caso un grifo en el

25

30



depósito pequeño para vaciar la gasolina sin que sea necesario ya el que pueda ocurrir que la gasolina no se evapore y en cambio el depósito quede completamente lleno.

5 A título de ejemplo y para la perfecta comprensión del objeto de este certificado de adición, se detallarán seguidamente estos perfeccionamientos con referencia a los dibujos esquemáticos adjuntos.

En dichos dibujos:

10 La figura 1, representa en corte el economizador en el que aparece el perfeccionamiento, consistente en la entrada del aire carburado por S y la nueva válvula V mantenida en posición de cierre por el muelle V'. T, T son tornillos existentes ya en la patenté principal y con la misma misión que en ella se les asignó.

15 La figura 2, es una vista superior del aparato mostrando el funcionamiento de la válvula V por medio de la palanca P unida a una excéntrica X que vá montada en el eje que acciona la mariposa de estrangulación G (figura 1) conexionandose por F con el pedal del acelerador.

20 Al accionar este pedal se abre la palomilla o mariposa G y al mismo tiempo se abre la válvula V con lo que se produce la entrada de aire carburado al cuerpo del aparato y por lo tanto al motor. Si el pedal del acelerador permanece en reposo actúa el muelle V' y cierra la válvula V, funcionando entonces el motor unicamente con el gicleur del ralenti sin entrar aire carburado, el cual en este caso seria completamente innecesario. En las figuras 3 y 4, se han representado dos disposiciones de la instalación en el coche según el depósito de la gasolina esté en la parte posterior y por tanto en nivel inferior que el motor, o en la parte anterior y en consecuencia en nivel superior al motor.

30 Para simplificación se ha suprimido la representación de la alimentación general o sea del carburador, ya que en ella no hay



modificación alguna que altera la disposición común.

5 A es el depósito general de combustible, E el economizador y O el tubo de admisión; D es el depósito suplementario cuya disposición se reivindica. Según la figura 3 se dispone debajo del capot del coche, recibiendo el aire aspirado por su parte inferior y suministrando al economizador por un tubo que sale de la parte superior. Caso de succionar líquido quedaría retenido en dicho depósito y en cuanto se dejara un momento de acelerar el coche, volvería por desnivel al depósito general A.

10 La figura 4, en la que se representa el caso en que el depósito general está por debajo del capot, el depósito D se coloca al lado del depósito A y en este caso el tubo de entrada y el de salida están colocados en la parte superior para evitar que por comunicación se llene el depósito D. La poca cantidad de líquido que
15 pueda aspirar, cosa que ocurre con los vaivenes del coche si el depósito está completamente lleno, permanece en el fondo del depósito de donde es evaporado por la propia aspiración del motor sin que pueda nunca llenarse completamente por la poca cantidad de líquido que en realidad puede recibir. No obstante puede disponerse
20 un grifo en su parte inferior para su eventual vaciado o para su limpieza si conviniese.

Debe entenderse que las formas de realización indicadas en forma esquemática pueden sufrir modificaciones de detalle para su adaptación en cada caso sin alterar el principio del procedimiento.

N O T A.
=====

25 La presente patente de adición comprende las siguientes reivindicaciones:

1.- Perfeccionamientos introducidos en el objeto de la patente principal número 138.607, caracterizados esencialmente por el establecimiento de una válvula accionada al igual que la mari-



140491

5.-

posa o válvula de estrangulación por medio del pedal del acelerador, dispuesta en forma tal que se abre permitiendo la entrada de aire carburado solo en el caso de accionar dicho pedal.

5 2.- Perfeccionamientos según lo reivindicado en el punto 1, caracterizados por establecerse entre el depósito general de la gasolina y el aparato economizador un depósito pequeño suplementario destinado a contener la gasolina que en caso de vaivenes del coche y de estar completamente lleno el depósito general pueda ser succionada por el tubo de admisión del aire carburado, estableciéndose
10 se la entrada del tubo a dicho depósito en la parte superior o en la inferior del mismo según que el depósito general de combustible se halle respectivamente al mismo nivel o en un nivel inferior al del depósito suplementario.

15 3.- En resumen se reivindica como objeto sobre el que ha de recaer el certificado de adición que se solicita a la patente española número 138.607 : Perfeccionamientos introducidos en el objeto de la patente principal. Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompañan.

20 Consta esta memoria de cinco hojas escritas por una sola cara.

Madrid, 7 de diciembre de 1935.

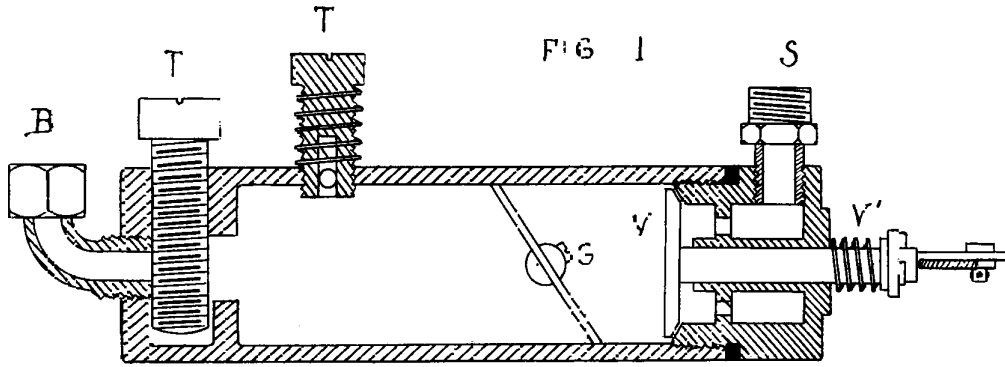
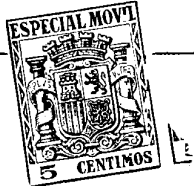


FIG. 1

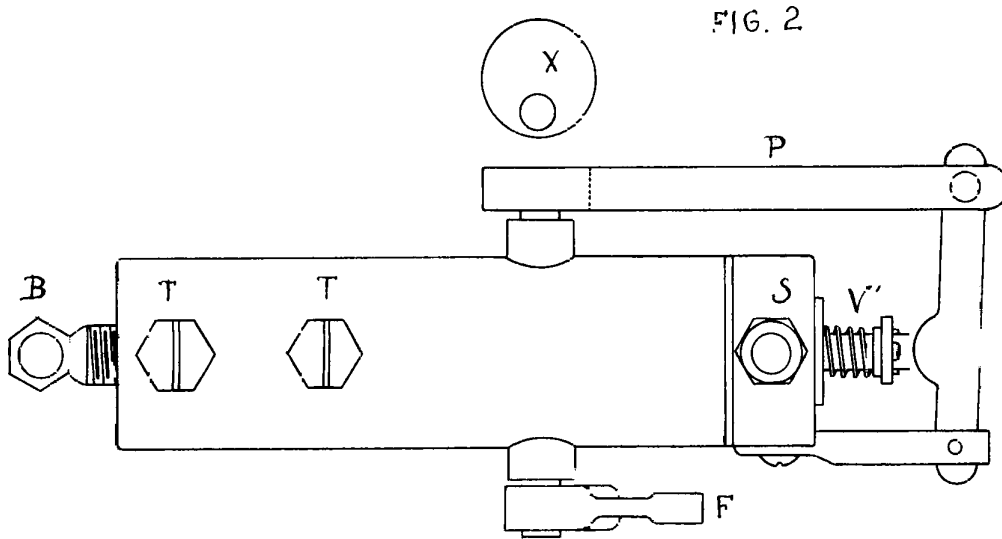


FIG. 2

FIG. 3

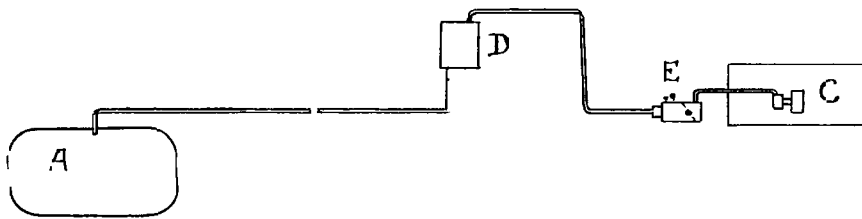
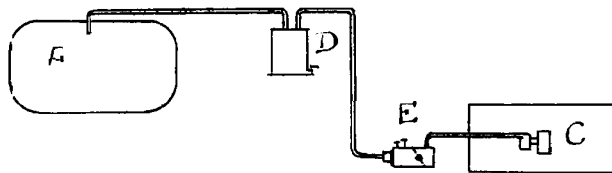


FIG. 4



Comm.