



del de la Propiedad Industrial y Comercial.

Las partes que constituyen este gasógeno, son :

GENERADOR. - Es del tipo de combustión transversal de funcionamiento automático. Está integrado por un recipiente de plancha de hierro sin revestimiento refractario de mayor espesor en la parte que se efectúa la combustión, al objeto de aumentar su duración; va provisto de una boca de carga en la parte superior y otra de descarga en la inferior para evacuación de escorias; ambas bocas llevan cierres estancos.

La entrada de aire se efectúa por una tobera infusible -2- de doble pared refrigerada por circulación interior de agua y sumergida en el seno del combustible, lo que asegura una temperatura de 1.800° con la obtención de un gas absolutamente desprovisto de anhídrido carbónico y extraordinario poder detonante. La alimentación del agua para refrigeración de la tobera está asegurada por el depósito -1-.

La rejilla, -3-, formada por una plancha de hierro de unos 10 mm. tiene por objeto, impedir la salida de partículas sólidas, al mismo tiempo que impide un calentamiento excesivo de la pared del generador. Esta plancha lleva unos agujeros de unos 7'5 mm. de diámetro.

REFRIGERADOR DEFURADOR. - Al ser aspirados los gases por el motor, pasan al Refrigerador, -5-, que consiste en un tubo de mayor diámetro colocado en la parte trasera del vehículo, en el cual se enfrían por la corriente de aire que produce la marcha del vehículo; al mismo tiempo se produce un movimiento tal del gas, que le despejan del polvo y cenizas que pudiera arrastrar del generador. Este tubo va provisto en sus extremos de registros de limpieza con juntas herméticas. Los componentes hasta aquí enumerados, se hallan en la hoja n° 1 de los dibujos.

20

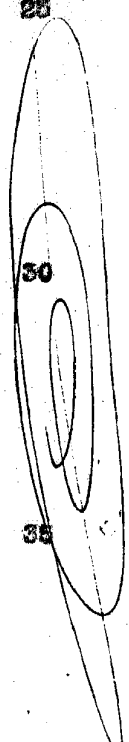
25

30

35

40

45





Del depurador pasan los gases por medio del tubo -6-, al filtro que está constituido por un cuerpo cilíndrico con la entrada en la parte inferior, donde se ven obligados a barbotear a través de la materia depuradora (serrín de corcho) que cubre el cono deflector, -7-.

50

La operación de filtrado tiene dos fases : en la primera, en que es el citado barbotear, el gas se depura física y químicamente, pues no sólo pierde por contacto y choque la mayor parte del polvo que arrastra, sino que deja residuos de gas, dige de agua. El mismo barbotear hace que el gas arrastre la materia depuradora hasta los tubos ó sacos de tela, -8-, en los que se forma por la cara de entrada del gas, una costra filtrante, que acaba de limpiar totalmente el gas. Una vez atravesada la tela, el gas se halla completamente limpio y sale por el tubo central, -9-, pasando por un filtro de seguridad colocado cerca del motor.

55

60

Estos componentes, están encuadrados en la hoja nº 2.

EL FILTRO DE SEGURIDAD.- En un recipiente, -10-, en cuyo interior hay partículas metálicas (virutas de torno impregnadas de aceite) que llenan las dos terceras partes del recipiente. Encima de estas virutas, va colocada una plancha metálica perforada, -11-. Este filtro sirve para impedir que pasen las impurezas al motor en caso de roturas de las telas, y además, prevenir un retorno de llamas que pueda quemar dichas telas. De este filtro, los gases pasan al carburador de gas, -12-, con el cual se obtiene la mezcla detonante y se acciona por el mismo pedal acelerador del vehículo.

65

70

Antes de llegar al carburador, va colocado un aspirador a mano, -13- que sirve para encender el combustible del hogar antes de que se ponga en marcha el motor.

75

Además, la instalación va prevista de un dispositivo que per-



mite marchar indistintamente con gas de carbón, a gasolina, ó bien con mezcla mixta. Estos componentes se encuentran en el dibujo de la hoja nº 5, que se acompañan.

80

PUESTA EN MARCHA.- Se coloca una mecha impregnada de gasolina en el interior del generador, por la tobera; se acciona el aspirador a mano, y a los pocos minutos ya se ha formado gas suficientemente rico. Entonces se pone en marcha el motor con gasolina, y una vez esté caliente se desplaza el mando manual, a la posición de "gas", cerrando el paso de gasolina. A partir de este momento, la conducción del vehículo es la normal.

85

CONSUMO.- Es de 1350 Kg. de carbón vegetal, equivalente a un litro de gasolina.

NOTA

Se reivindican como propias y nuevas, sobre las cuales ha de recaer privilegio de concesión a la Patente de Invención solicitada por mi representado Don José Peró Gisbert, por veinte años en todo el territorio Español, las siguientes

REIVINDICACIONES

1ª.- Por un nuevo Generador de gas pobre, integrado por un recipiente de plancha de hierro sin revestimiento refractario, con una boca de carga y otra de descarga para evacuación de cenizas, que con la rejilla para impedir la salida de partículas sólidas, completan este cuerpo.

100

2ª.- Por un nuevo generador, caracterizado por la anterior reivindicación, y por un Refrigerador Depurador, bajo la forma de tubo de considerable diámetro adosado en la parte más posterior, y serrín de cerea como materia depuradora.

105

3ª.- Por un nuevo Generador caracterizado por las reivindicaciones 1ª. y 2ª. y por otro cuerpo, cilíndrico, de Filtros a base de tubos ó sacos de tela, donde el gas forma a su entrada



una costra filtrante, como asimismo también se reivindica el Filtro de Seguridad, recipiente en cuyo interior hay partículas metálicas impregnadas de aceite, y su tapa metálica perforada.

110

4^a.- Por un nuevo Generador referido a las particularidades anteriores, y caracterizado por un dispositivo especial, que permite marchar indistintamente con gas del carbón, a Gasolina, ó bien con mezcla mixta, accionado este mecanismo desde la cabina del conductor.

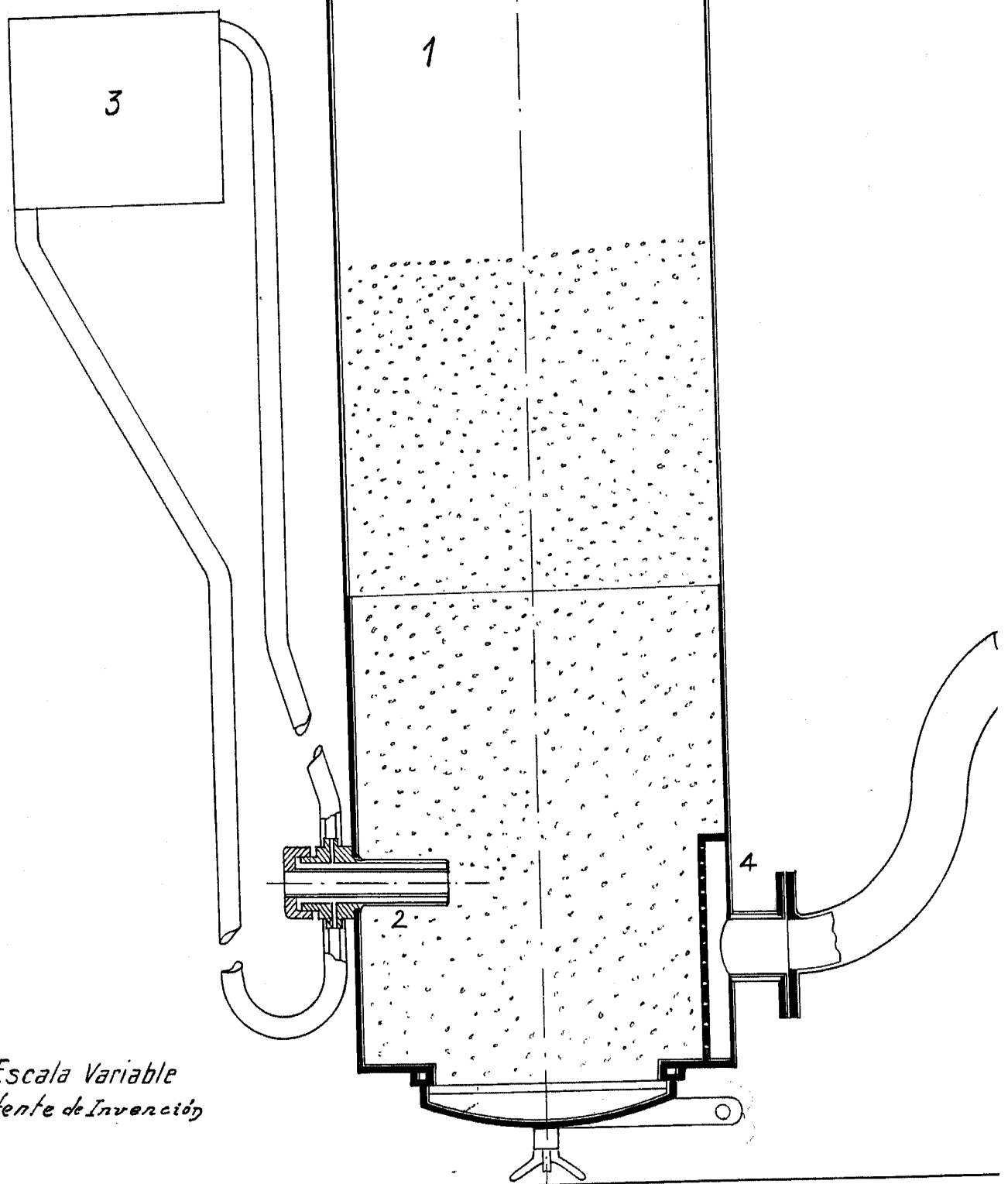
115

5^a.- En resumen, por : " UN NUEVO GENERADOR DE GAS PORRE CON CARBÓN VEGETAL Y DISPOSITIVO PARA MARCHAR INDISTINTAMENTE CON ESTE GAS, A GASOLINA, Ó BIEN CON MEZCLA MIXTA, ADAPTABLE A VEHICULOS DE MOTOR ".

La presente Memoria consta de cinco hojas de papel mecanografiadas por una sola cara y de los planos que se acompañan.

Madrid seis de Noviembre de mil novecientos cuarenta y uno.

112

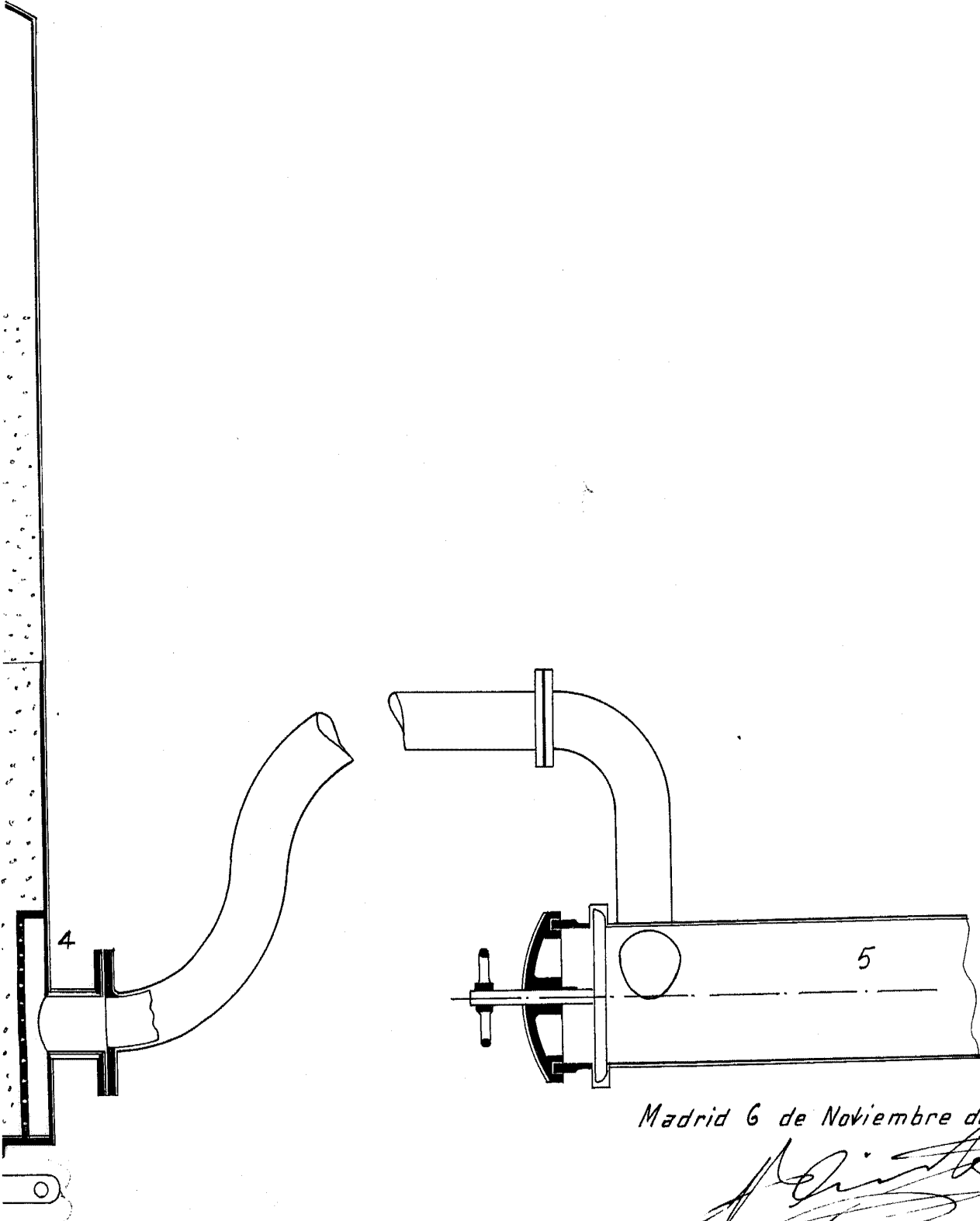


Escala Variable
Patente de Invencción

212.

Hoja N.º 1.

154957



Madrid 6 de Noviembre de 1941

[Handwritten signature]

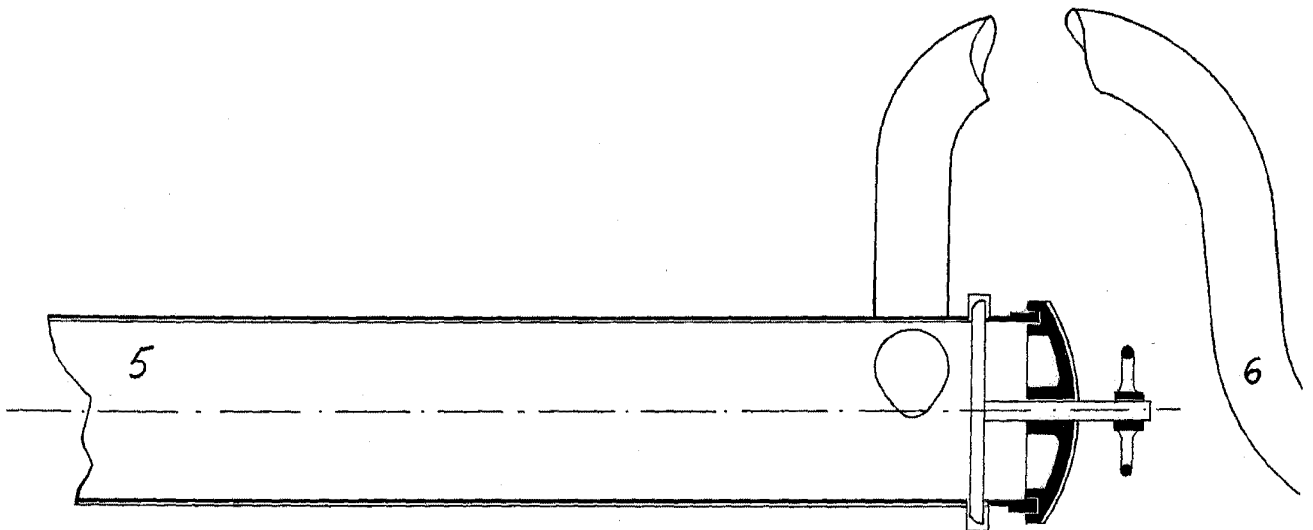
José Però Gispert.- PALMA - Mallorca

112

154957



Escala Variable
Patente de Invención.

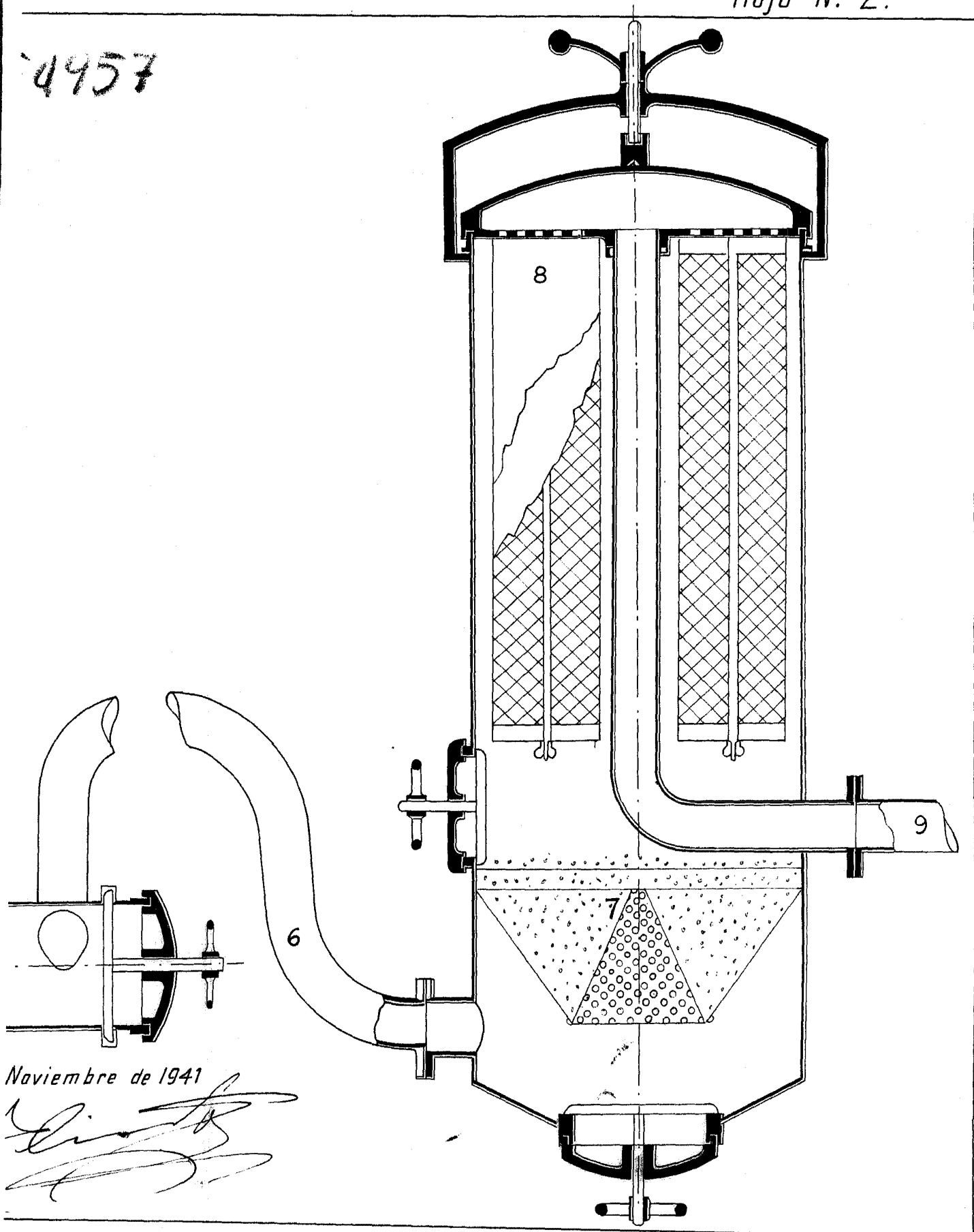


Madrid 6 de Noviembre de 1941

22.

Hoja N.º 2.

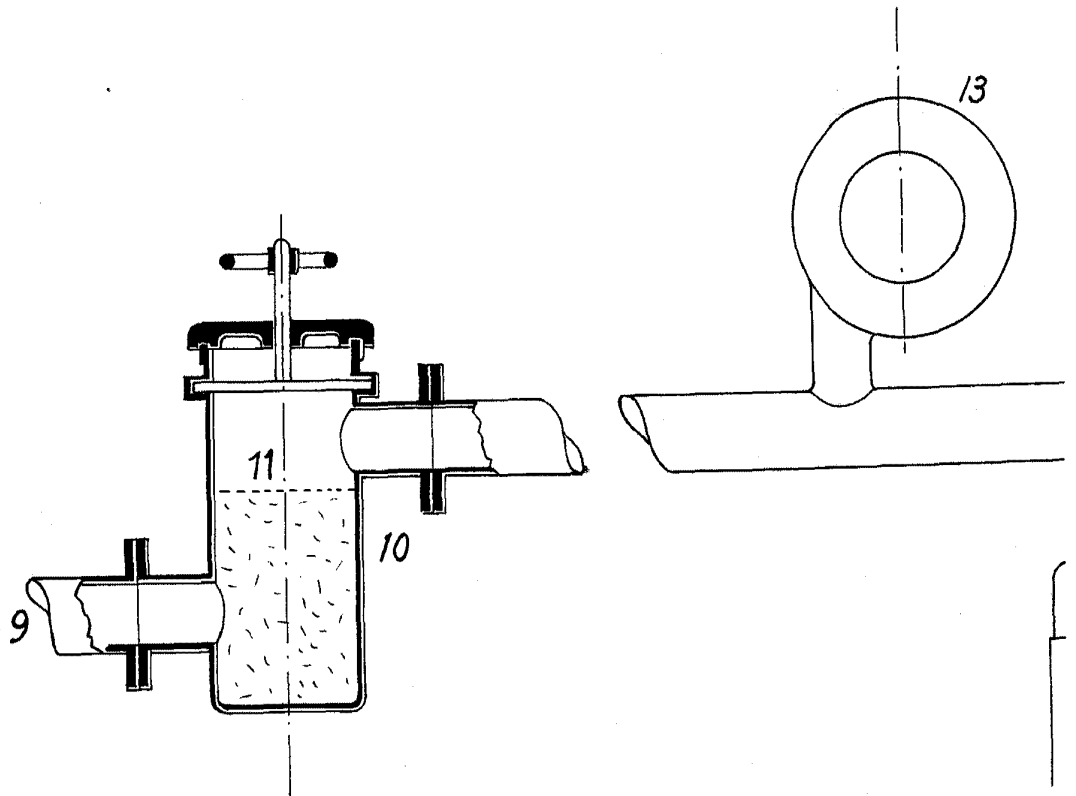
4957



Noviembre de 1941

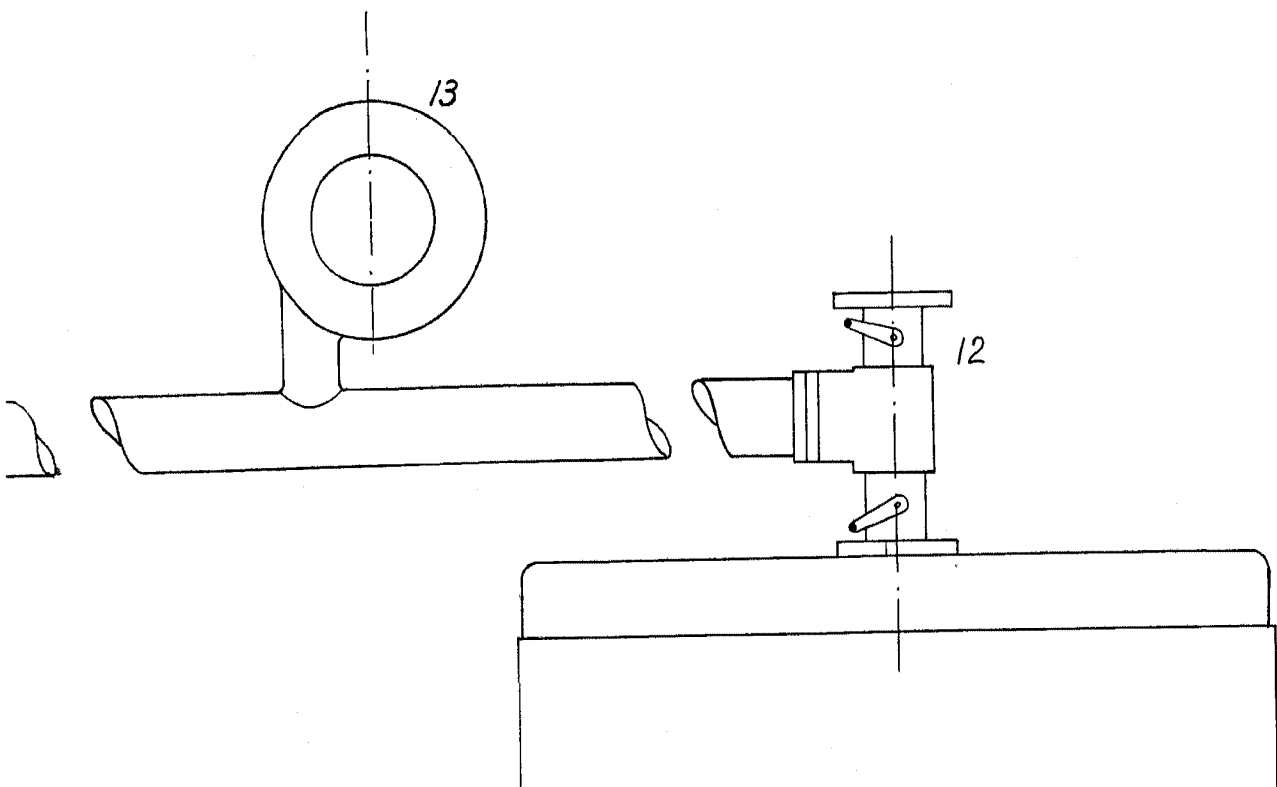
[Handwritten signature]

112



*Escala Variable
Patente de Invención.*

154957



Madrid 6 de Noviembre de 1941