

AÑO

Expediente núm.



23 95 96

REGISTRO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL

PATENTE DE

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a la solicitud de

una **PATENTE DE** **INVENCION** por 20 años, en España

a favor de

..... D. José Domínguez Gómez, de nacionalidad
..... española domiciliado en Segovia
calle de Valdeláguila núm. 2

por:

..... UNA INSTALACION PERFECCIONADA PARA AHORRO DE CARBURANTE.
.....
.....

Nº 5588

Agente Sr. Díaz Ungria (Domingo)

Nº 239.596



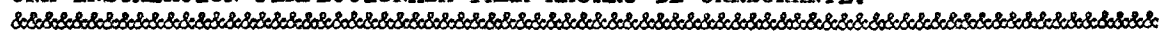
239596

MEMORIA DESCRIPTIVA
=====

Correspondiente a una Patente de Invención, que se solicita por VEINTE AÑOS para todo el Territorio Nacional y sus Colonias, a favor de DON JOSE DOMINGUEZ GOMEZ, de nacionalidad española y residente en Segovia, calle Valdehiguilla nº 2, siendo de invención propia,

p o r

UNA INSTALACION PERFECCIONADA PARA AHORRO DE CARBURANTE.



El presente registro merece el privilegio de ser considerado como Pa -
tente de Invención, toda vez que su finalidad práctica está perfectamente -
definida y se ajusta en un todo a lo preceptuado en el artículo 46 de la vi
gente Ley de Propiedad Industrial.

- 5 -

Como su enunciado indica, consiste la esencialidad del presente regis-
tro en una instalación perfeccionada, de acuerdo con la descripción detalla
da que de la misma se realiza, debiendo interpretarse siempre este concepto
en su más amplio sentido y nunca en limitativo.

- 10 -

Para mejor comprensión de este objeto, se adjunta a la presente memo -
ria dos hojas de planos, en las que a título de ejemplo se representan to -
das y cada una de las partes que lo componen y relación que guardan entre sí.

En las citadas hojas de planos se aprecian las siguientes referencias:

239596

18 ENE.



FIGURA PRIMERA.- La misma representa un corte en sección longitudinal de este dispositivo.

- 15 -

En la misma tenemos:

1.- Cámara de aire, constituida por un colector de dimensiones adecuadas y de forma troncooónica.

2.- Estructura interior de esta cámara de aire - 1 - .

- 20 -

3.- Pistón o émbolo alojado en el interior de la camisa - 2 -, montado deslizante en el ánima de este elemento, en el que están previstas orificaciones inferiores en número conveniente para el paso del combustible, y superiores para la entrada de aire.

4.- Tuerca base de sujeción del cilindro encajisado sobre el raccord - de unión con el conducto del colector.

- 25 -

5.- Manguito roscado dispuesto como elemento de conexión o enlace entre el economizador y la tubulura de conducción del carburante.

6.- Junta establecida entre el colector y el economizador.

7.- Muelle sincronizado que actúa sobre el pistón - 3 -, para determinar por tensión elástica su elevación o descenso.

- 30 -

FIGURA SEGUNDA.- Representa una vista en planta y otra en corte longitudinal de la junta establecida entre el depósito y el carburador.

Está prevista la colocación de un elemento filtrante en la junta - 6 -.

En todos los casos este economizador va situado en la parte inferior del carburador.

- 35 -

Con su utilización se consigue un ahorro efectivo de un 25 a un 30 % de gasolina, sin que por ello el motor de explosión presente deficiencias funcionales por succión de una mezcla pobre en carburante, realizándose la ignición en el cilindro normalmente y eliminando un considerable porcentaje de carbonilla que tiende a obstruir por acumulación de capas, las salidas del gas quemado.

- 40 -

El funcionamiento de este aparato es sumamente sencillo y puede definirse de la siguiente forma:

Solamente funciona cuando el coche va completamente desahogado, pues

239596

16 ENE



- 45 -

en subidas o elevación de pistas o carreteras, la válvula permanece completamente cerrada, o sea que en este momento su fase funcional es la normal, como si no llevase acoplado el economizador.

El aparato comienza a funcionar generalmente cuando el vehículo se desplaza a una velocidad de 50 ó 60 Km., o bien cuando esta marcha se realiza en condiciones de desahogo del motor.

- 50 -

El mayor funcionamiento del aparato se consigue cuando el coche no lleva una marcha forzada, ya que comienza a funcionar automáticamente a medida que se va levantando el pié del acelerador, pues si va completamente acelerado, la presión de la fuerza de admisión es mínima, y a la válvula no la oprime para abrirla.

- 55 -

Los cambios del medio de carburación se realizan automáticamente, dando mayor graduación a la masa gaseosa combustible por toma de aire o por el paso del carburante al carburador.

- 60 -

El fundamento científico de este sistema está basado en que en el mezclador, la regulación de la mezcla explosiva se obtiene por dos mandos, uno el acelerador y otro por el propio carburador, siendo el economizador el que regula la cantidad de aire que hay que añadir al gas, y el acelerador el de la cantidad de mezcla que se tiene que introducir por las válvulas de admisión en el cilindro para su ignición.

- 65 -

De este modo, la mezcla estará dosificada convenientemente, aunque sólo para determinadas marchas largas por efecto de la reacción exotérmica de la combustión, ya que la toma de aire dispuesta antes del carburador es muy inferior a la del mismo, y al permanecer abierta en subidas o arrancadas, o bien en velocidades cortas, la mezcla, por su escasa concentración de óxido de carbono resultaría insuficiente para su quemado, por lo que el efecto sincronizado del acelerador sobre el pistón del economizador, determina un equilibrio en la formación de la mezcla comburente.

- 70 -

De ello resulta que la cantidad de aire que entra a formar parte de la mezcla explosiva varía continuamente y en forma espontánea en relación al número de r.p.m., del motor propiamente dicho, por lo cual la re

- 75 -

239596

18 ENE



gulación suele efectuarse una sola vez en velocidades constantes y superiores, ya que está asegurado un dosificado eventual de aire y gas.

Una consecuencia es que al variar el número de revoluciones del motor lo verifique también el potencial calórico de la mezcla en esta fase de desahogo del motor, la admisión de una mezcla de un 30 % de porcentaje en pobreza de gas, provoca el mismo efecto de potencial dinámico que con el 100 % utilizado en la actualidad.

Cuando el motor reduce su marcha por exceso de trabajo, su potencia disminuye por empobrecimiento de la mezcla explosiva, y al embragar una marcha inferior, el grupo autoalimentador queda bloqueado sincrónicamente al efecto del acelerador, entrando íntegramente este dispositivo a funcionar normalmente.

Las ventajas ya han sido descritas anteriormente, pero pueden ser consideradas asimismo como importantes además de la economía en el gasto de combustible, las siguientes:

Reducción en el precio de adquisición.

Fácil y rápida colocación sobre cualquier carburador.

Reducidas dimensiones.

Su empleo no ofrece peligro alguno.

Régimen eventual de dosificación automática.

Descritas suficientemente las partes que constituyen el objeto de la presente Patente de Invención, su aplicación y ventajas, se hace constar expresamente que cualquier modificación que se introduzca en su parte constructiva, tanto en forma, dimensiones o clase de material empleado, se considerará incluida dentro de esta protección, siempre y cuando que no altere o modifique esencialmente su finalidad característica.

NOTA .-

Por último, se declaran de novedad y propia invención las siguientes:

REIVINDICACIONES

1ª.- Una instalación perfeccionada para ahorro de carburante, caracterizada esencialmente por comprender un cilindro encamisado de dimensio-

239596

6 ENE.



nes variables, en cuya ánima se monta deslizante un pistón accionado por la fuerza elástica determinada por un resorte espiral cónico con punto - de apoyo conveniente y presentando orificaciones superiores e inferiores - 110 - en número adecuado, determinándose la formación de una cámara de aire en tre la parte exterior de la camisa y la interior de una cobertura o es - tructura de forma cónica, para la presión de la salida de aire por efecto de expansión, estando acoplada la cabeza de este sistema a una base ros - cada para su unión con un manguito o elemento intermedio entre el inyec - - 115 - tor y automezolador de gas pobre sincronizado al acelerador, y una junta tubular de conexión con el colector general, acodada, y que presenta su extremo interior roscada para acoplamiento del citado manguito, y un ele - mento filtrante del fluido.

2ª.- UNS INSTALACION PERFECCIONADA PARA AHORRO DE CARBURANTE.

Todo ello tal y como se describe en el cuerpo de esta memoria, se - reivindica en su nota y se representa a título de ejemplo en las adjuntas hojas de plano.

Esta memoria descriptiva consta de cinco hojas foliadas y mecanogra - fiadas por una sola de sus caras.

Madrid, 16 ENE. 1958

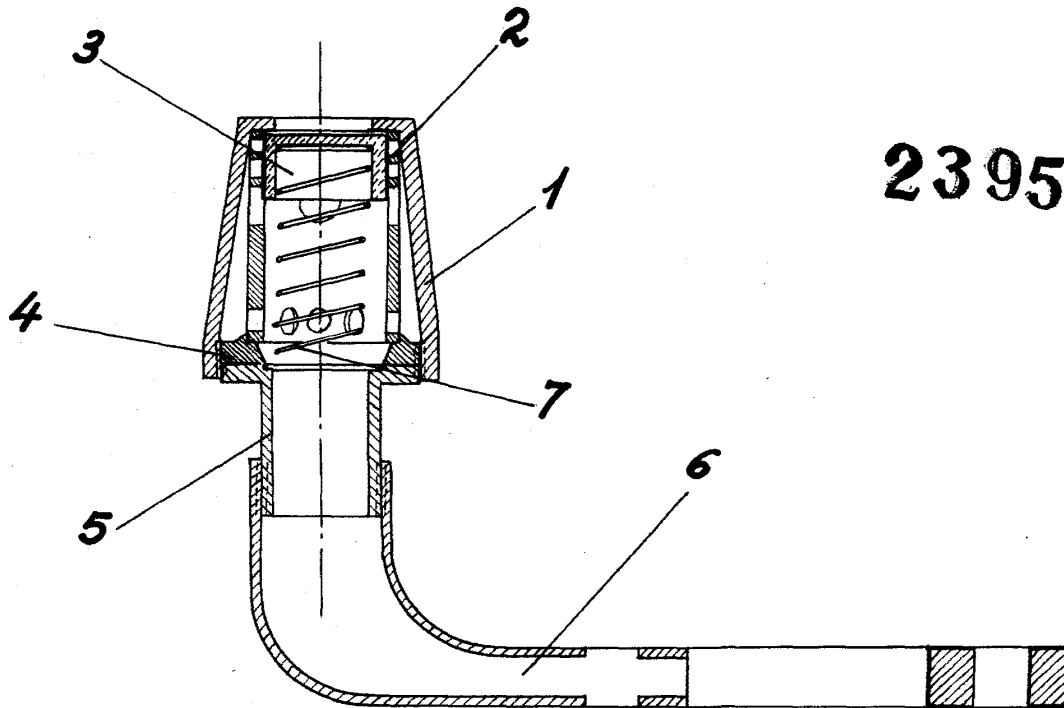
El Agente,

Domingo Díaz

P. P.



Fig. 1.



239596

Escaia variable

Madrid, 16 de Enero de 1.958

El Agente,

J. Domínguez Gómez

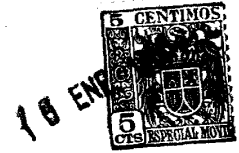
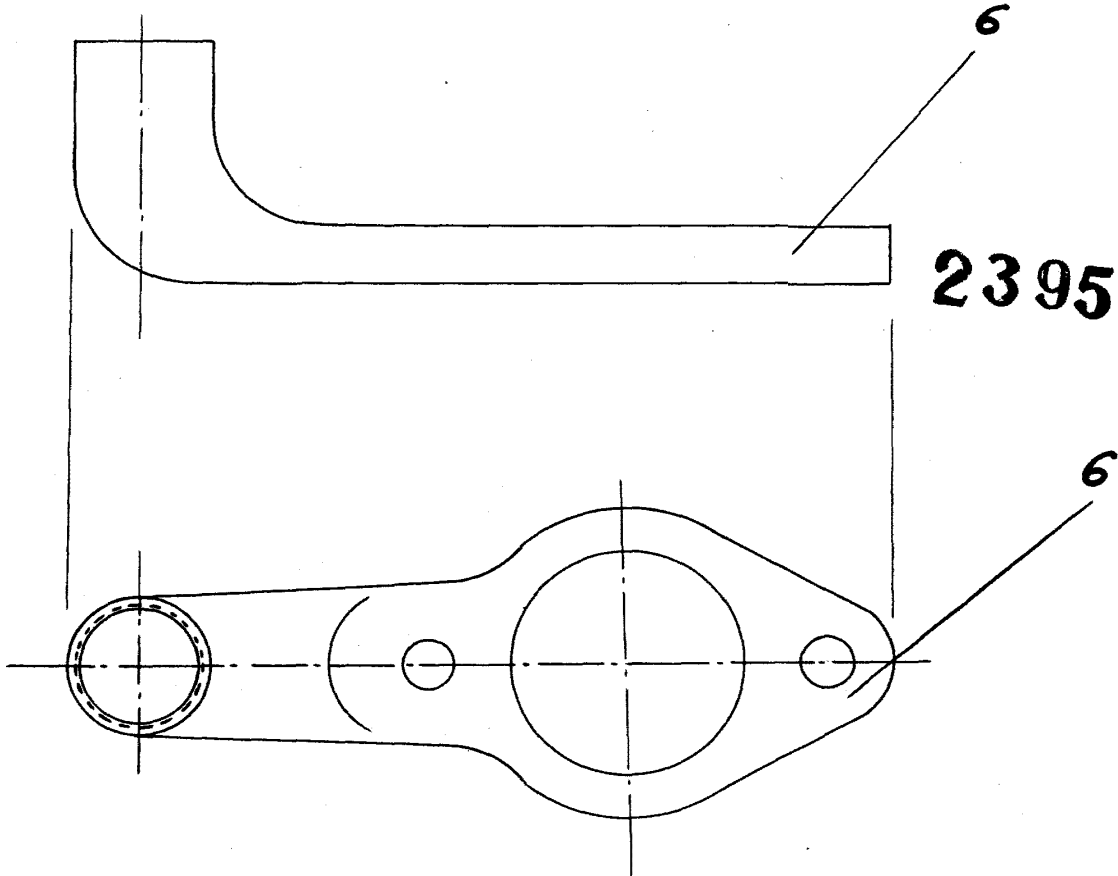


Fig. 2.



239596

Escala variable

Madrid, 16 de Enero de 1.958

El Agente,

José de Jara