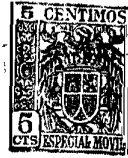


255748



255748

EXAMEN DE INVENCIÓN

GOBIERNO

este privilegio de exclusión por haber
descubierto los procedimientos y procesos
de fabricación

D. JOSEPHS JIMENEZ

de la ciudad de Valencia, con domicilio
en Barcelona, Av. General Pizarro, número 1.
art. 17, relativa a:

"MATERIA DE INVENCIÓN"

=====

255748

MEMORIA DE INVENTOS



17. La parte superior de la cámara de escape, construida en el interior de la cámara, puede ser de cualquier forma, pero el mejor es un cono invertido según las indicaciones de la figura 13. -----

18. En el interior de la cámara, el escape de vapor se dirige por el hecho de absorber por radiación directa, aproximadamente el 40% de la totalidad del calor que se produce, representando tal porcentaje un 65,0% del calor de vaporización. -----

19. Según las indicaciones de este Punto, se dispone de la absorción del calor radiante sobre una superficie de radiación de área suficiente grande, con lo cual se consigue una carga específica baja, que se logra por la de las partes superiores de la cámara de escape. Por el contrario, la carga radiante puede considerarse, lo que permite reducir las dimensiones de la cámara, ahorra las superficies grandes de radiación que trabajan a baja temperatura diferencial y por consiguiente con rendimientos mínimos. -----

20. Resulta de como indicamos que una cámara puede quemar los diferentes tipos de combustibles existentes en el mundo, doméstico, agrícola, industrial, al carbón y al fuel-oil, por lo que dicha cámara en cuestión de la que se habla con el fin de que pueda utilizar todos los combustibles, presentando la ventaja, en contra de otros calderos similares existentes, que permite usar un combustible como el carbón, sin necesidad de cambiar ni modificaciones en la cámara, o bien a los simultáneamente. Para ello se le adaptó la solución de que el primer tipo del combustible -----



36. En el efecto de combustión en el caso de fuel-oil, resulta que la única disposición de seguridad es la siguiente:

a) De modo especial, se tiene que poner especial atención en la prevención de la combustión sin disturbios de tipo .

37. b) Adicionalmente únicamente con fuel-oil, no es necesario proteger el cilindro, como es sabido inevitable en otros tipos de cilindros de combustión interna.

c) Para la combustión en el caso de fuel-oil se corresponde el deber de equilibrio entre los combustibles líquido y sólido, reduciendo la temperatura de la combustión.

40.

De acuerdo con las disposiciones que se han establecido en la sección de regulación, a que se refieren los artículos 36 y 37 de la Ley de Inversión, la cual establece los deberes de cumplimiento, limitado por los tubos de regulación, en el caso de un tipo de disposiciones del mecanismo de regulación, del economizador, estando éste, a su vez, por las disposiciones del regulador de aire, los cuales se refieren a los puntos mencionados de la ley. - -

45.

El motor está constituido por los cilindros de combustión en los cuales se produce el primer tipo de la ley, de acuerdo con el modo mencionado de los tubos de regulación, estando conectado un cilindro de aire con un cilindro de material refractario, dependiente por los propios tubos de regulación, en orden a quemar simultáneamente . - -

50.

37. y finalmente combustibles sólidos o combustibles líquidos, como dispuesto en el artículo 36 de la Ley de Inversión, un solo tipo de combustible . - - - - -

55.

255748



El objeto de este invento es proporcionar un medio para la
inyección de la mezcla de combustible y aire en el cilindro
de un motor de combustión interna, en el momento de la
compresión.

El presente invento se refiere a un medio para la inyección
de la mezcla de combustible y aire en el cilindro de un motor
de combustión interna, en el momento de la compresión.
El presente invento se refiere a un medio para la inyección
de la mezcla de combustible y aire en el cilindro de un motor
de combustión interna, en el momento de la compresión.

El presente invento se refiere a un medio para la inyección
de la mezcla de combustible y aire en el cilindro de un motor
de combustión interna, en el momento de la compresión.
El presente invento se refiere a un medio para la inyección
de la mezcla de combustible y aire en el cilindro de un motor
de combustión interna, en el momento de la compresión.
El presente invento se refiere a un medio para la inyección
de la mezcla de combustible y aire en el cilindro de un motor
de combustión interna, en el momento de la compresión.

Por la inyección de la mezcla de combustible y aire en el
cilindro de un motor de combustión interna, en el momento
de la compresión, se consigue un medio para la inyección
de la mezcla de combustible y aire en el cilindro de un motor
de combustión interna, en el momento de la compresión.

Por la inyección de la mezcla de combustible y aire en el
cilindro de un motor de combustión interna, en el momento
de la compresión, se consigue un medio para la inyección
de la mezcla de combustible y aire en el cilindro de un motor
de combustión interna, en el momento de la compresión.
Por la inyección de la mezcla de combustible y aire en el
cilindro de un motor de combustión interna, en el momento
de la compresión, se consigue un medio para la inyección
de la mezcla de combustible y aire en el cilindro de un motor
de combustión interna, en el momento de la compresión.

Figura 1, representa una sección longitudinal según
un plano vertical que pasa por el eje de simetría.

Figura 2, representa una sección longitudinal según



en la horizontal de la columna

115. Figura 3, representa un detalle de un tubo de la columna

Figura 4, representa un detalle de un tubo de la columna

120. Figura 5, representa un detalle de un tubo de la columna

Figura 6, representa un detalle de un tubo de la columna

Figura 7, representa un detalle de un tubo de la columna

125. Figura 8, representa un detalle de un tubo de la columna

Con respecto a la descripción de los elementos que cubren la parte superior de una de las partes de la columna de la columna superior de su descripción se debe señalar:

130. La columna se compone de los siguientes elementos: un cuerpo cilíndrico (1); una serie de tubos de vaporización (2); una serie de tubos de combustión (3); un calentador del vapor (4); un economizador (5); una precalentadora del aire (6); un calentador de combustión superior (7); un precalentador (8); una disposición de precalentador (9); un precalentador (10); una disposición de precalentador (11) para la regulación del aire de combustión; un equipo regulador del aire (12); y una columna de líquido (13).

255748



120. El tubo de suspensión (1), adscrito, se halla pro-
 pósito de la cámara inferior y el tubo de vaporiza-
 ción (2) se halla adscrito en los tubos de suspen-
 sión (3). Y el tubo de la cámara superior se ha-
 llaba adscrito de los tubos de suspensión (3), en el punto de
 unión de los tubos de bajada (4), con el objeto de recibir para
 los gases de la cámara superior una colección de la cen-
 deración durante el ciclo de la vaporización. - - - - -

130. Los tubos de vaporización (5) cubren un doble espacio
 cilindrico, formando dos cámaras de cámara de combustión inferio-
 rior (6) y la superior (7), estando conectados por un cen-
 tro de eje cilíndrico, a nivel superior por el tubo
 (8), y por el otro extremo por unas colectoras longitudinales
 (9) y transversales (10). - - - - -

140. Dichos tubos de vaporización (5) constituyen el so-
 porte de un cubiérto (11) de material refractario, en
 forma de bóveda de la cámara de combustión inferior (6),
 así como la que cubre al carbón. Los tubos de suspen-
 sión (3) y de bajada (4) constituyen, junto con los tubos

150. de vaporización (5), el soporte del cubiérto refractario
 que cubre los tubos (12) de la cámara de combustión
 inferior (6), así como el soporte de combustión su-
 perior (7) los tubos (13) que constituyen el soporte
 para los tubos de suspensión (3) y de bajada (4), siendo

160. los tubos de vaporización los que soportan un cubiérto
 (14) de material refractario que cubre el punto de unión cilín-
 drico (1). - - - - -

170. Los tubos de suspensión (3) y de bajada (4) se con-
 nectan con los tubos de vaporización (5), a través de los



... (10). -

... en caso de que el ...
 ... (11) ...
 ... (12) ...
 ... (13) ...
 ... (14) ...
 ... (15) ...
 ... (16) ...
 ... (17) ...
 ... (18) ...
 ... (19) ...
 ... (20) ...
 ... (21) ...
 ... (22) ...
 ... (23) ...
 ... (24) ...
 ... (25) ...
 ... (26) ...
 ... (27) ...
 ... (28) ...
 ... (29) ...
 ... (30) ...
 ... (31) ...
 ... (32) ...
 ... (33) ...
 ... (34) ...
 ... (35) ...
 ... (36) ...
 ... (37) ...
 ... (38) ...
 ... (39) ...
 ... (40) ...
 ... (41) ...
 ... (42) ...
 ... (43) ...
 ... (44) ...
 ... (45) ...
 ... (46) ...
 ... (47) ...
 ... (48) ...
 ... (49) ...
 ... (50) ...
 ... (51) ...
 ... (52) ...
 ... (53) ...
 ... (54) ...
 ... (55) ...
 ... (56) ...
 ... (57) ...
 ... (58) ...
 ... (59) ...
 ... (60) ...
 ... (61) ...
 ... (62) ...
 ... (63) ...
 ... (64) ...
 ... (65) ...
 ... (66) ...
 ... (67) ...
 ... (68) ...
 ... (69) ...
 ... (70) ...
 ... (71) ...
 ... (72) ...
 ... (73) ...
 ... (74) ...
 ... (75) ...
 ... (76) ...
 ... (77) ...
 ... (78) ...
 ... (79) ...
 ... (80) ...
 ... (81) ...
 ... (82) ...
 ... (83) ...
 ... (84) ...
 ... (85) ...
 ... (86) ...
 ... (87) ...
 ... (88) ...
 ... (89) ...
 ... (90) ...
 ... (91) ...
 ... (92) ...
 ... (93) ...
 ... (94) ...
 ... (95) ...
 ... (96) ...
 ... (97) ...
 ... (98) ...
 ... (99) ...
 ... (100) ...

... (101) ...
 ... (102) ...
 ... (103) ...
 ... (104) ...
 ... (105) ...
 ... (106) ...
 ... (107) ...
 ... (108) ...
 ... (109) ...
 ... (110) ...
 ... (111) ...
 ... (112) ...
 ... (113) ...
 ... (114) ...
 ... (115) ...
 ... (116) ...
 ... (117) ...
 ... (118) ...
 ... (119) ...
 ... (120) ...
 ... (121) ...
 ... (122) ...
 ... (123) ...
 ... (124) ...
 ... (125) ...
 ... (126) ...
 ... (127) ...
 ... (128) ...
 ... (129) ...
 ... (130) ...
 ... (131) ...
 ... (132) ...
 ... (133) ...
 ... (134) ...
 ... (135) ...
 ... (136) ...
 ... (137) ...
 ... (138) ...
 ... (139) ...
 ... (140) ...
 ... (141) ...
 ... (142) ...
 ... (143) ...
 ... (144) ...
 ... (145) ...
 ... (146) ...
 ... (147) ...
 ... (148) ...
 ... (149) ...
 ... (150) ...

... (151) ...
 ... (152) ...
 ... (153) ...
 ... (154) ...
 ... (155) ...
 ... (156) ...
 ... (157) ...
 ... (158) ...
 ... (159) ...
 ... (160) ...
 ... (161) ...
 ... (162) ...
 ... (163) ...
 ... (164) ...
 ... (165) ...
 ... (166) ...
 ... (167) ...
 ... (168) ...
 ... (169) ...
 ... (170) ...
 ... (171) ...
 ... (172) ...
 ... (173) ...
 ... (174) ...
 ... (175) ...
 ... (176) ...
 ... (177) ...
 ... (178) ...
 ... (179) ...
 ... (180) ...
 ... (181) ...
 ... (182) ...
 ... (183) ...
 ... (184) ...
 ... (185) ...
 ... (186) ...
 ... (187) ...
 ... (188) ...
 ... (189) ...
 ... (190) ...
 ... (191) ...
 ... (192) ...
 ... (193) ...
 ... (194) ...
 ... (195) ...
 ... (196) ...
 ... (197) ...
 ... (198) ...
 ... (199) ...
 ... (200) ...

... (201) ...
 ... (202) ...
 ... (203) ...
 ... (204) ...
 ... (205) ...
 ... (206) ...
 ... (207) ...
 ... (208) ...
 ... (209) ...
 ... (210) ...
 ... (211) ...
 ... (212) ...
 ... (213) ...
 ... (214) ...
 ... (215) ...
 ... (216) ...
 ... (217) ...
 ... (218) ...
 ... (219) ...
 ... (220) ...
 ... (221) ...
 ... (222) ...
 ... (223) ...
 ... (224) ...
 ... (225) ...
 ... (226) ...
 ... (227) ...
 ... (228) ...
 ... (229) ...
 ... (230) ...
 ... (231) ...
 ... (232) ...
 ... (233) ...
 ... (234) ...
 ... (235) ...
 ... (236) ...
 ... (237) ...
 ... (238) ...
 ... (239) ...
 ... (240) ...
 ... (241) ...
 ... (242) ...
 ... (243) ...
 ... (244) ...
 ... (245) ...
 ... (246) ...
 ... (247) ...
 ... (248) ...
 ... (249) ...
 ... (250) ...

N O T A

... propiedad ...



Los datos suministrados en el presente informe, han sido obtenidos de los datos suministrados por el personal de la planta.

REIVINDICACIONES

1.- Se debe considerar la posibilidad de utilizar el vapor de agua, producido en los tubos de vaporización, para precalentar el agua de alimentación de los tubos de vaporización, para reducir el consumo de combustible. Este sistema, que se ha estudiado y se encuentra en estudio, consiste en utilizar el vapor de agua producido en los tubos de vaporización, para precalentar el agua de alimentación de los tubos de vaporización. - - -

2.- Se debe considerar la posibilidad de utilizar el vapor de agua, producido en los tubos de vaporización, para precalentar el agua de alimentación de los tubos de vaporización, para reducir el consumo de combustible. Este sistema, que se ha estudiado y se encuentra en estudio, consiste en utilizar el vapor de agua producido en los tubos de vaporización, para precalentar el agua de alimentación de los tubos de vaporización, para reducir el consumo de combustible. Este sistema, que se ha estudiado y se encuentra en estudio, consiste en utilizar el vapor de agua producido en los tubos de vaporización, para precalentar el agua de alimentación de los tubos de vaporización, para reducir el consumo de combustible. - - -

3.- Se debe considerar la posibilidad de utilizar el vapor de agua, producido en los tubos de vaporización, para precalentar el agua de alimentación de los tubos de vaporización, para reducir el consumo de combustible. Este sistema, que se ha estudiado y se encuentra en estudio, consiste en utilizar el vapor de agua producido en los tubos de vaporización, para precalentar el agua de alimentación de los tubos de vaporización, para reducir el consumo de combustible. Este sistema, que se ha estudiado y se encuentra en estudio, consiste en utilizar el vapor de agua producido en los tubos de vaporización, para precalentar el agua de alimentación de los tubos de vaporización, para reducir el consumo de combustible. - - -

D. JOHANNES MEINECK

Fig. 1

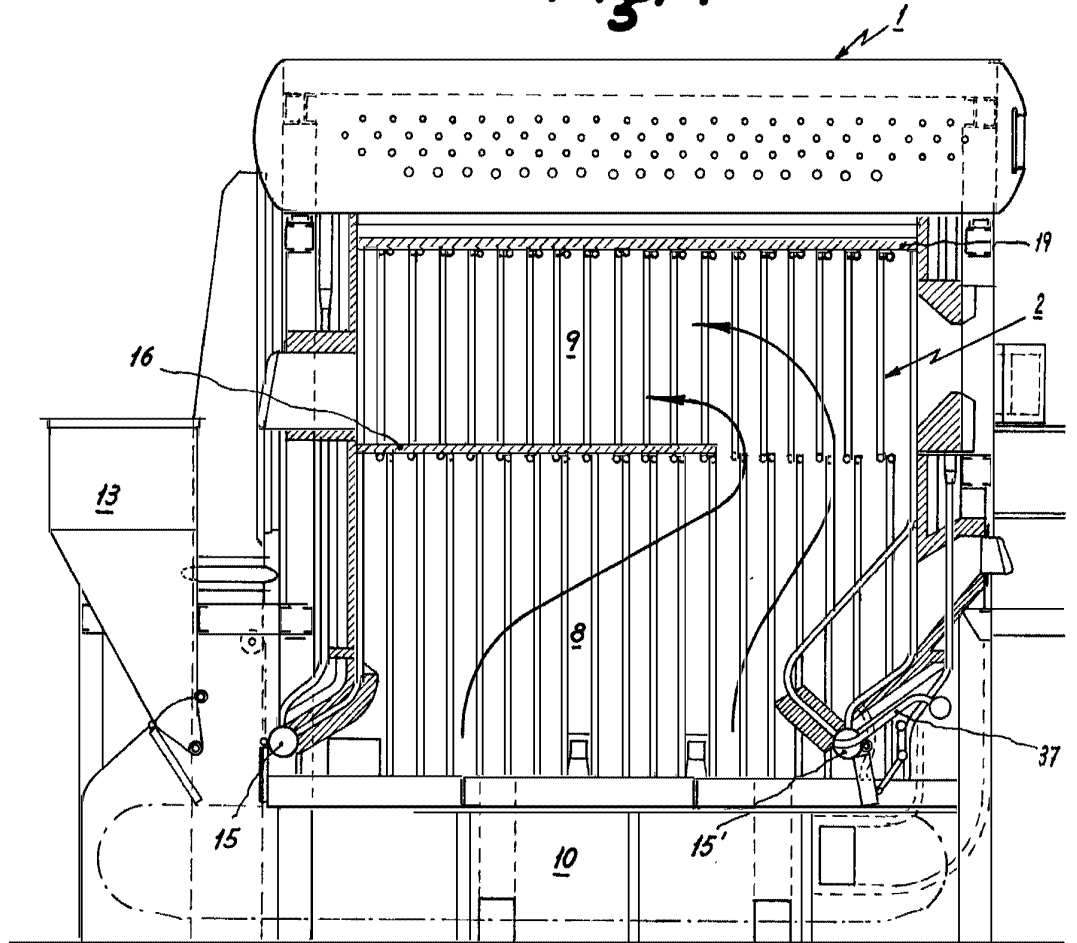
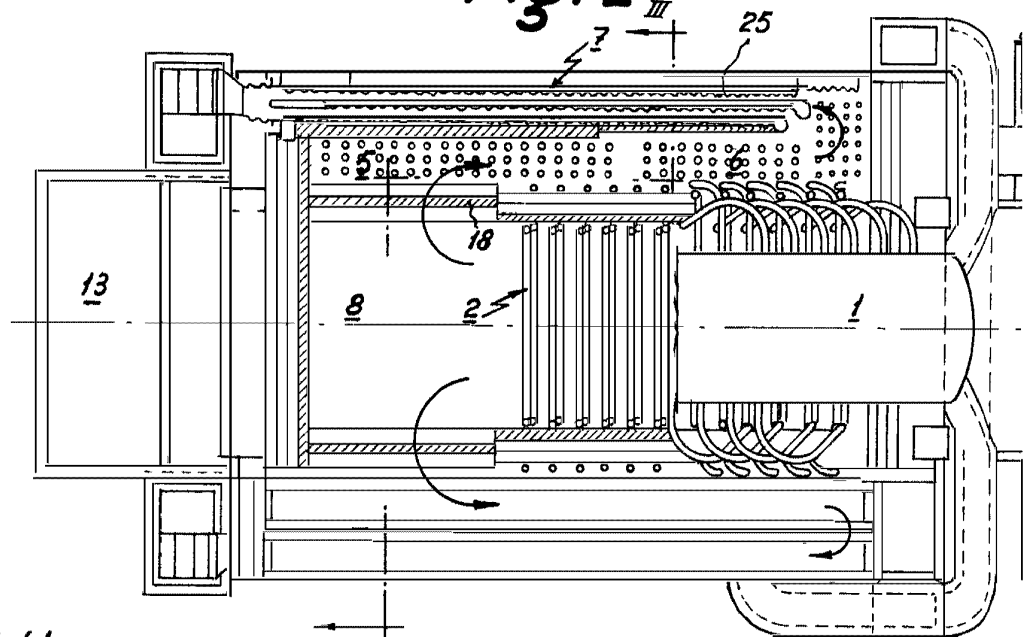


Fig. 2



Escala variable

III

Fig. 3

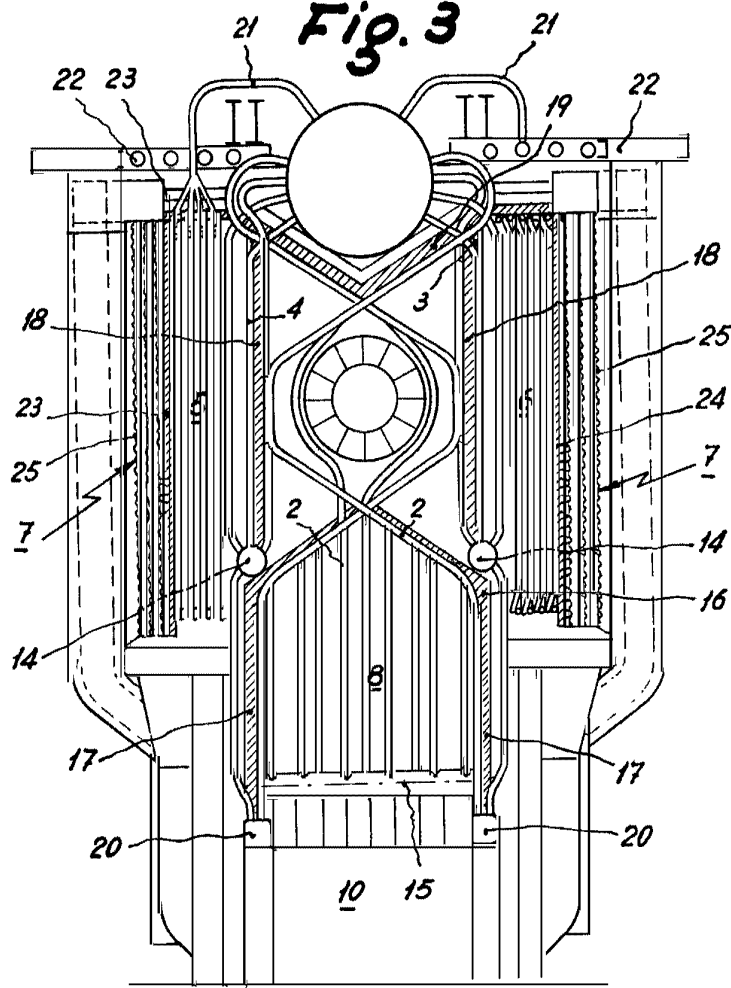
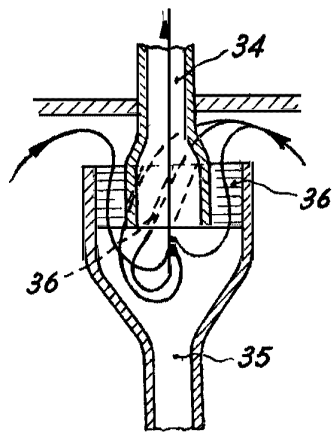


Fig. 4



ALVARO SUÑER

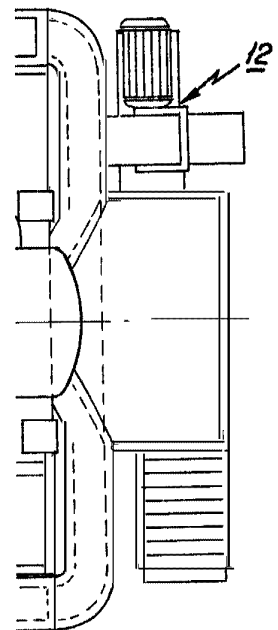
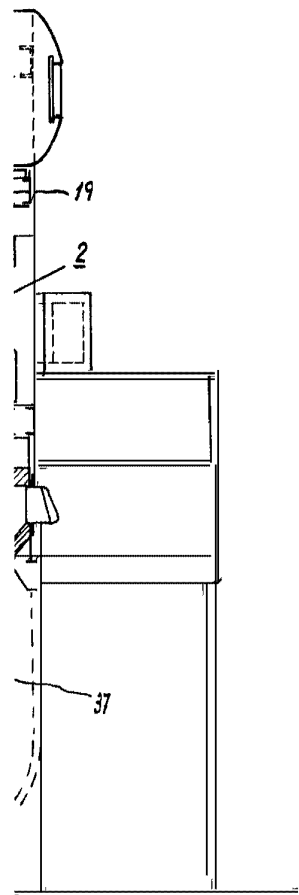


Fig. 5

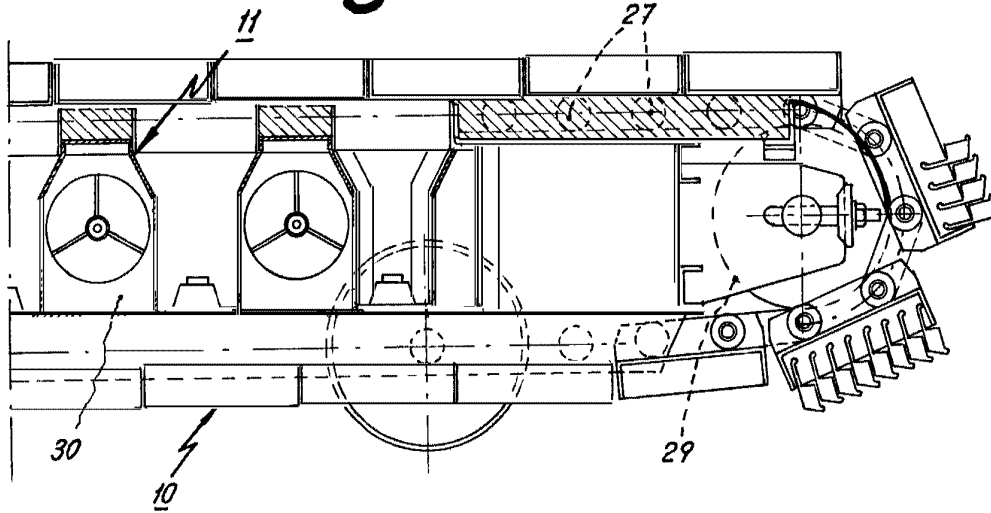
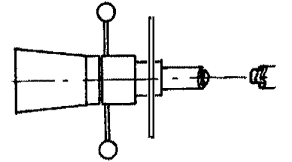
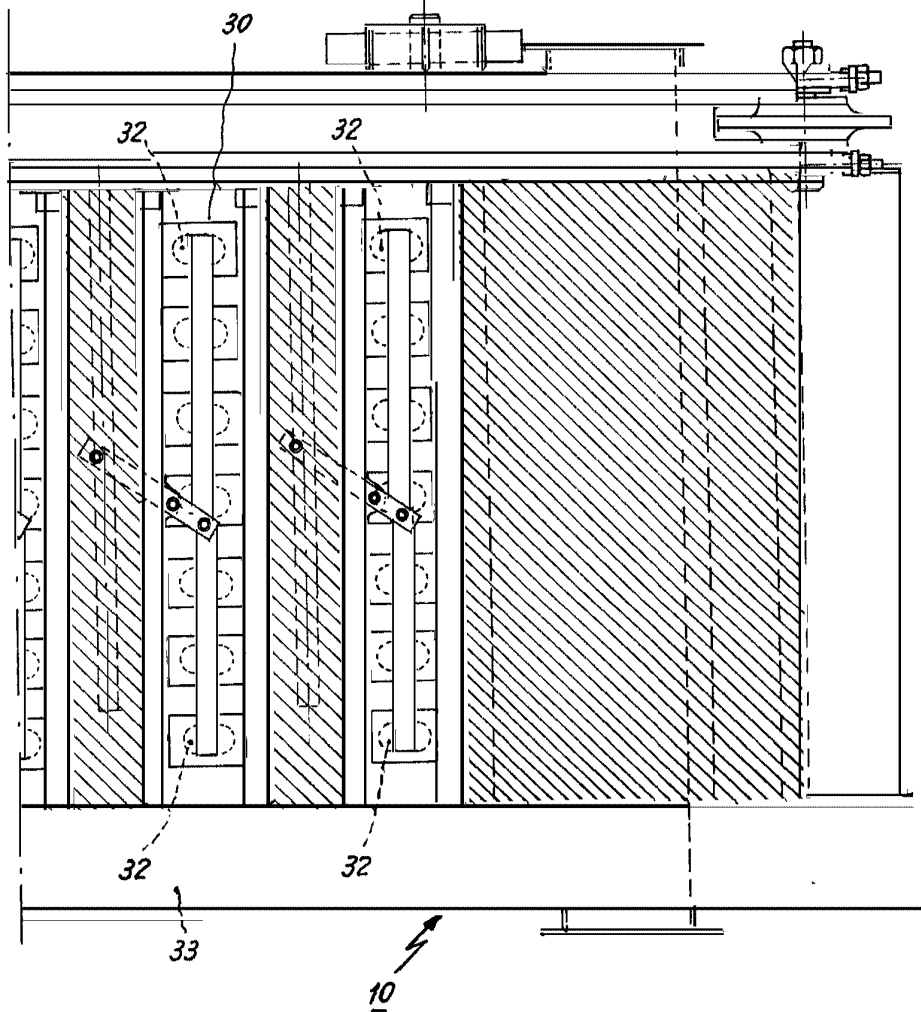


Fig. 6



33

10

Escala variable

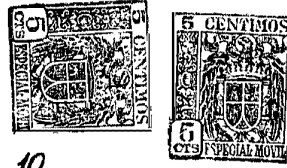


Fig. 7

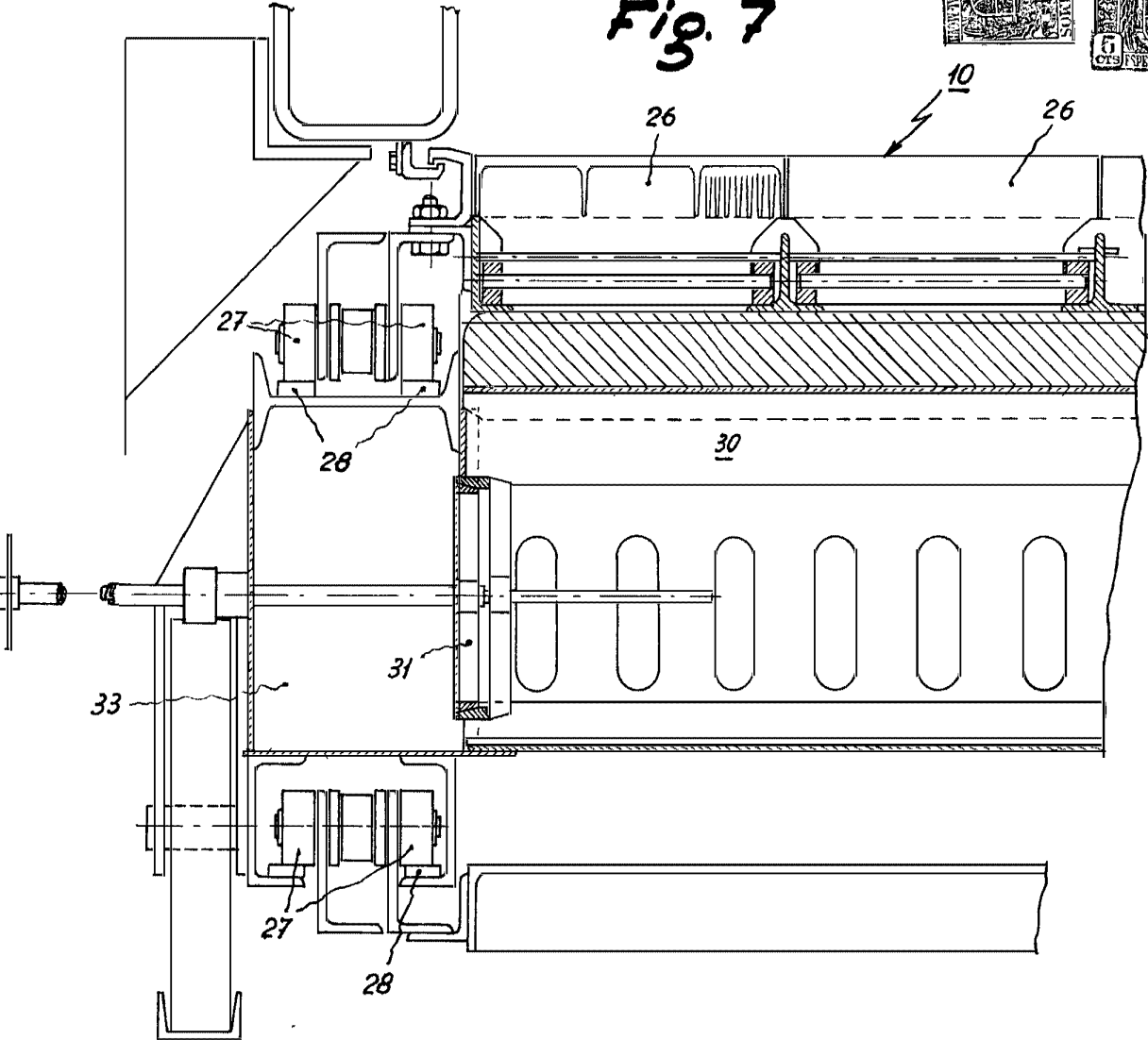
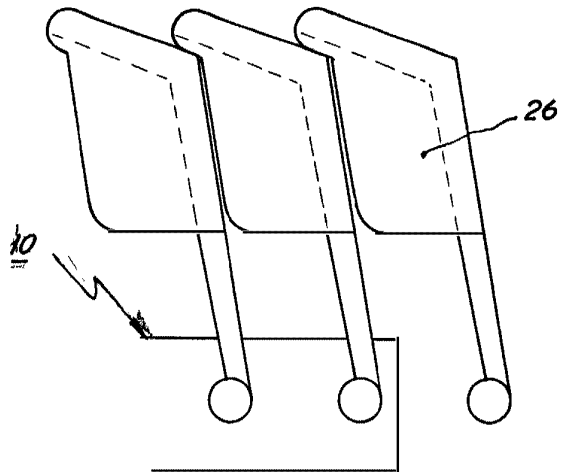


Fig. 8



INVENTOR: [illegible]
7-2-20

[Handwritten signature]