



ESPAÑA

Concedido el Registro de acuerdo con los datos que figuran en la presente descripción y según el contenido de la Memoria adjunta.

NUMERO
468186
FECHA DE PRESENTACION

20 OCT. 1978

PATENTE DE INVENCION

39 PRIORIDADES:		
31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL	62 PATENTE DE LA QUE ES DIVISIONARIA
	F O G M	
64 TITULO DE LA INVENCION		
"PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN LA CONSTRUCCION DE CARBURADORES-GASIFICADORES PARA MOTORES DE EXPLOSION"		
71 SOLICITANTE (ES)		
DON DANIEL GRACIA PEREZ-CEJUELA		
DOMICILIO DEL SOLICITANTE		
Colonia Las Delicias, 18 - Majadahonda (Madrid)		
72 INVENTOR (ES)		
El solicitante.		
73 TITULAR (ES)		
DON DANIEL GRACIA PEREZ-CEJUELA		
74 REPRESENTANTE		
D. CARMEN ALCONADA GARCIA		

Es bien sabido de todos la actual crisis energética -
que se presenta en el mundo entero, dando lugar con ello -
a una penuria de combustibles y, muy especialmente a todos
aquellos derivados del petróleo. Esta penuria origina la
5 necesidad de lograr en todos los países y, muy especialmen
te en lo referente a los productos mencionados, ya no sólo
la creación de nuevas fuentes energéticas sino, además, y
muy perentoriamente, la integración de sistemas y perfec
cionamientos conducentes a lograr la mayor economía en el
10 consumo.

Es pues evidente que la tendencia generalizada que, co
mo se dice, es la de un ahorro de energía y el mejor apro
vechamiento de los recursos energéticos existentes actual
mente, con el mínimo costo.

15 Los principios fundamentales en los que se basa la -
alimentación de los motores de explosión consisten en que
la susodicha alimentación se efectúa mediante un carbura
dor normal, el llenado de los cilindros está comprendido -
en el setentay cinco por ciento de su volúmen. Esta limi
20 tación viene dada por factores conocidos y diversos como -
p.e., el estrechamiento que tienen los carburadores estan
dar con el fin de que la succión ejecute una depresión su
ficiente y pueda absorber gasolina pulverizada. El estre
chamiento anteriormente citado limita la entrada del aire
25 fundamentalmente. Este detalle suele originar, a costa de
la economía potencialmente pretendida, muy diversos que
brantos en el funcionamiento normal del motor de su aplica
ción.

Marginalmente, en los inyectores actuales, ya no existe estrechamiento y la entrada de gasolina en el pistón puede ser en el colector o al lado de la correspondiente válvula de admisión en una cantidad justa y mandada por la bomba inyectora.

Ahora bien, si en lugar de utilizar una bomba inyectora para la alimentación del motor, lo que utilizamos es gasolina gasificada, el resultado mejora el rendimiento, ya que ésta se mezcla más fácilmente con el aire y por consiguiente quemará más uniformemente y con mejor aprovechamiento. Estudiando sobre éste principio, el recurrente ha logrado la creación industrializable de un nuevo tipo de carburador capaz de gasificar el carburante que contiene a medida que se hace necesario para su consumo.

En consonancia con el artículo 100, apartado 4º, del vigente Estatuto sobre Propiedad Industrial y para lograr la más fiel y exacta exposición se acompaña una hoja de planos cuya única representación denota una perspectiva de conjunto así como esquema de distribución.

Según la finalidad precedentemente expresada, se representa el conjunto formado por la cuba -1- de dimensiones parecidas a las de un carburador normal, el cual recibe el combustible; en éste caso gasolina, se acopla a su vez en su base inferior un conjunto de resistencias eléctricas calefactoras -4-, las cuales están gobernadas automáticamente por la llave de contacto del vehículo en que vá instalado el citado carburador, controlado sin embargo por un presostato -5- colocado en la base superior de la -

cuba-carburador -1-.

Al poner en funcionamiento el contacto del vehículo ,
éste por medio del acumulador o batería -7- acciona las re-
60 sistencias calefactoras -4-, las cuales van gasificando la
gasolina contenida en la cuba-carburador -1-.

Por medio del conducto -2- va entrando la gasolina -
del depósito del vehículo a la cuba-carburador -1- en la -
cual en su interior se encuentra el flotador boya -8- que
65 mantiene el nivel previamente establecido del combustible
en el interior de la cuba-carburador -1-, al mismo tiempo
como se ha dicho anteriormente, las resistencias calefacto-
ras -4- gasifican el combustible el cual en forma de gas y
al adquirir una presión de unas decenas de gramos vá salien-
70 do por el conducto dosificador -3-, el cual surte al motor
según las necesidades de éste.

Al crearse la presión suficiente en la cuba-carbura-
dor -1-, consecuencia de la gasificación del combustible ,
el presostato -5- corta automáticamente la salida de co-
75 rriente del acumulador ó batería -7- a las resistencias ca-
lefactoras -4-, con lo que se consigue qu el gas contenido
en la cuba-carburador -1- sea dosificado al motor para su
consumo. Seguidamente y una vez que los gases han sido -
utilizados vuelve el presostato -5- a poner en funcionamien-
80 to el conjunto, lo que hace que de nuevo el acumulador o -
batería -7- encienda automáticamente las resistencias ca-
lefactoras -4- y, se produzca seguidamente la gasificación
del combustible que ha entrado en la cuba-carburador -1- y
su posterior dosificación según las necesidades del motor.

85 Al crearse una presión de varias decenas de gramos en
el interior de la cuba-carburador -1- por causa del calen-
tamiento que ejercen las resistencias calefactoras -4- so-
bre el combustible del interior de la cuba-carburador -1-,
se produce, como se ha dicho anteriormente, una interrup-
90 ción originada por el presostato -5- y la cual apaga las -
resistencias calefactoras -4- hasta que ésta presión ha de-
saparecido del interior de la cuba-carburador -1-, pero -
puede darse el caso paradójico y utópico de que la presión
creada dentro de la cuba-carburador -1- se transforme en -
95 una sobrepresión por fallo del presostato -5-, lo cual po-
dría crear algún incidente ya que al estar herméticamente
cerrada la cuba-carburador -1- ésta podría explotar, Pues
bien, por medio de la válvula de seguridad -6- adosada en
la base superior de la cuba-carburador -1- se evitaría un
100 caso como el anteriormente citado ya que, ésta sobrepresión
que se pudiera crear en el interior por medio de la válvula
de seguridad -6- desaparecería dando con ello una seguridad
total en el funcionamiento del sistema.

Es obvio manifestar que la gasificación lograda en el
105 combustible favorece su mayor aprovechamiento e incluso su
quemado.

El solicitante se reserva los derechos que le confie-
ren los Convenios Internacionales vigentes, durante el pla-
zo legal, para la extensión territorial de validez de éste
110 privilegio, el cual, en su adaptación funcional, puede ser
variable en todo cuanto no altere, cambie o modifique, -
esencialidad descrita.

REIVINDICACIONES

N O T A. - Se reivindica la propiedad de ésta Patente de -
115 Invención:

1) - Perfeccionamientos introducidos en la construcción de
carburadores-gasificadores para motores de explosión, ca-
racterizados porque presentan como elemento gasificador -
una cuba que aloja una boya y, a su vez, actúa sobre un -
120 conducto de alimentación, descansando la susodicha boya so-
bre el nivel de carburante alojado en el interior de la cu-
ba misma.

2) - Perfeccionamientos introducidos en la construcción de
carburadores-gasificadores para motores de explosión, se-
125 gún 1ª reivindicación, caracterizados porque justamente de-
bajo de la cuba se disponen resistencias calefactoras.

3) - Perfeccionamientos introducidos en la construcción de
carburadores-gasificadores para motores de explosión, se-
gún 1ª y 2ª reivindicaciones, caracterizados porque la cu-
130 ba mantiene una válvula de seguridad y un presostato a -
fin de controlar la sobrepresión, y a su vez, determinante
del corte automático de corriente procedente de la batería.

4) - Perfeccionamientos introducidos en la construcción de
carburadores-gasificadores para motores de explosión, se-
135 gún 1ª a 3ª reivindicaciones, caracterizados porque la cu-
ba consta asimismo de un conducto dosificador de gas.

5) - "PERFECCIONAMIENTOS INTRODUCIDOS EN LA CONSTRUCCION -
DE CARBURADORES-GASIFICADORES PARA MOTORES DE EXPLOSION".

Esta Memoria Descriptiva consta de seis hojas folia-
140 das y mecanografiadas por una sola cara y de una hoja de

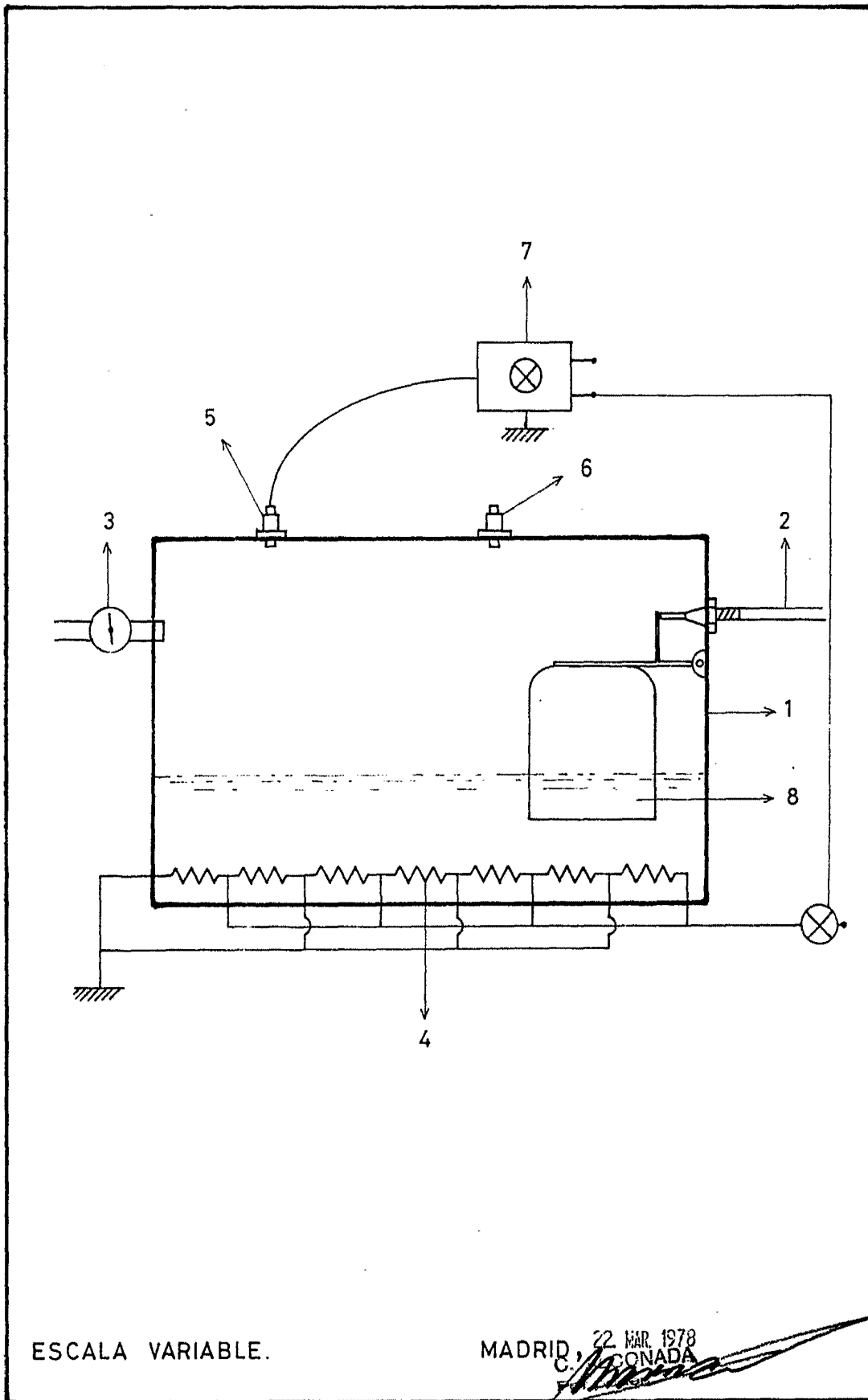
planos,

Madrid, 22. MAR. 1978

G. ALCONADA

Por poder





ESCALA VARIABLE.

MADRID, 22 MAR. 1978
C. CONADA