

tomo 5948, folio 17, hoja MA-156166. -----

Opera con CIF B01603596. -----

No me acredita la representación alegada, por lo que la eficacia de este instrumento queda pendiente de la prueba de la representación, sin perjuicio de los efectos de la ratificación, si ésta tuviere lugar. -----

Yo, el Notario, hago constar que he cumplido con la obligación de identificación del titular real que impone el artículo 4º, de la Ley 10/2010, de 28 de Abril, cuyo resultado se desprende de la citada escritura de constitución. -----

Manifiesta igualmente que no hay ninguna otra persona que directa o indirectamente controle la sociedad. -----

TIENE a mi juicio interés legítimo para la presente **ACTA DE PRESENCIA**, a cuyo fin -----

-----**M E R E Q U I E R E**-----

a mí, el Notario para que me persone en su compañía a 16.00 horas en una nave industrial del término municipal de Málaga, que el requirente prefiere no quede aquí identificada por razones de protección de tecnología y espionaje industrial, y presencie el funcionamiento de dos motores

07/2020



idénticos, con arreglos exteriores distintos y distinto tipo de combustible, tomando medidas de algunos parámetros de los mismos durante su funcionamiento así como de los consumos de ambos. -

Acepto el requerimiento, que cumplimentaré por diligencias sucesivas.-----

Hago al requirente las reservas y advertencias legales.-----

Leo este acta al requirente, tras advertirle de su derecho a hacerlo por sí, del que no usa y, enterado, presta su consentimiento y firma.-----

De haberle identificado por su documento reseñado y en general de todo lo contenido en este instrumento público, extendido hasta la presente en dos folios de la misma serie, números el presente y el siguiente en orden, yo, el Notario, doy fe.-----

Sigue la firma del compareciente. Signado, firmado y rubricado: MIGUEL ESTEBAN BARRANCO SOLÍS. Está el sello de la notaría.-----

DILIGENCIA ÚNICA, REFERIDA AL ACTA NUMERO CIENTO

CUARENTA DE MI PROTOCOLO GENERAL ORDINARIO DEL AÑO
DOS MIL VEINTIUNO. -----

Hoy, el mismo día del requerimiento, siendo las quince horas y cincuenta minutos, me constituyo en unión del requirente en una nave industrial sita en término de Málaga, donde encuentro dos motores de combustión interna y pistón convencionales, uno en formato de grupo electrógeno convencional (Marca GENERGY, modelo ASTUN 7000W), entregándome el requirente copia de la ficha técnica, que a su instancia DEJO UNIDA A ESTA MATRIZ, que encuentro a la vista, y otro idéntico pero con algunas adaptaciones hechas en cuanto a toma de admisión de aire y combustible, depósito de combustible y escape de gases, que, una vez comprobado por mí, se cierra con una estructura metálica de la que sólo salen dos tomas de aire para el motor (una de ellas con una válvula reguladora a mano), la boca de llenado del depósito de combustible, el tubo de escape, el tubo de combustible con una válvula reguladora a mano del flujo de combustible del depósito al motor, otro tubo con grifo de vaciado del depósito de combustible y el cuadro del servicio del grupo electrógeno. En adelante lo

07/2020



llamaré el motor BOOSTER, a solicitud del
requirente.-----

También hay preparado un medidor de emisiones de gases y un medidor de watios/hora, entregándome el requirente fotocopia del certificado de calibración y homologación, que a su instancia **DEJO UNIDA A ESTA MATRIZ**, así como cinco focos de luz de mil watios cada uno.-----

Acto seguido se procede a realizar una serie de comprobaciones Y pruebas:-----

1. MOTOR BOOSTER: -----

1.1.- Se abre el grifo de vaciado del depósito de combustible del motor BOOSTER y compruebo que no sale nada.-----

1.2.- A continuación, se vierte agua por la boca de llenado del depósito de combustible, que sale inmediatamente (la misma cantidad) por el tubo de vaciado de dicho depósito (que se dejó abierto).---

1.3.- Seguidamente, se cierra el grifo del tubo de vaciado del depósito de combustible y se intenta

arrancar el motor BOOSTER en cuestión, pero no se consigue. -----

1.4.- Se cierra el grifo antes dicho y se procede a añadir al depósito de combustible veinte litros de agua de mar (de cuatro garrafas de plástico de cinco litros cada una, desprecintadas en mi presencia, con las correspondientes etiquetas comerciales) y cinco litros de gasolina de noventa y cinco octanos (comprada previamente en mi presencia). -----

1.5.- Se acciona de nuevo el sistema de arranque del motor y éste arranca. Entonces yo, el Notario, tomo el tiempo, para medir con exactitud la duración de la prueba de arranque y funcionamiento. El requirente juega entonces con las válvulas exteriores de flujo de aire y de combustible al motor. A la vez que el motor quedó arrancado, se encendieron tres focos de luz de mil wattios cada uno, verificando así el funcionamiento del BOOSTER al sesenta por ciento (60%) aproximado de carga, es decir, encendiendo 3 de las 5 lámparas de 1.000W cada una, siendo el grupo electrógeno original de una potencia nominal de 6.500 W. -----

1.6.- Pasados once minutos de funcionamiento del

07/2020



motor se toman las siguientes lecturas:-----

- 228 voltios. -----

- 2.900 watos. -----

- Monóxido de carbono (CO): Cero, 0,00% de volumen.-----

- Hidrocarburos no quemados (HC): oscilante entre 0037 y 0040 ppm (partículas por millón).-----

- Dióxido de carbono (CO2): Oscilante entre 00,4% y 00,5% de volumen.-----

- Oxígeno (O2): Oscilante entre 19,9% y 20,1% de volumen.-----

- Tres focos de luz de mil watos cada uno encendidos.-----

El motor se mantiene constante, con pequeños ajustes en las válvulas exteriores antes dichas por parte del requirente.-----

1.7.- A los veintiocho minutos de funcionamiento se vuelven a tomar las siguientes lecturas:-----

- 228 voltios. -----

- 2.900 watos. -----

- Monóxido de carbono (CO): entre 0,00% y 0,02% de volumen. -----

- Hidrocarburos no quemados (HC): Cero, 0000 ppm (partículas por millón). -----

- Dióxido de carbono (CO2): 00,3% de volumen. --

- Oxígeno (O2): Oscilante entre 19,9% y 20,1% de volumen. -----

- Tres focos de luz de mil watioos cada uno encendidos. -----

1.8.- A los treinta minutos y treinta segundos se apaga el motor BOOSTER por el requirente, y se extrae el contenido del depósito de combustible en recipientes graduados, quedando por decantación la gasolina arriba y el agua de mar abajo (dada la distinta densidad del agua de mar y la gasolina). Se extraen 3,990 litros de gasolina y 19,698 litros de agua de mar. -----

1.9.- Tras las correspondientes operaciones matemáticas, el requirente informa que el consumo de gasolina ha sido de 1,01 litros en treinta minutos y 30 segundos. Es decir, un consumo de 1,98 litros/hora en el BOOSTER. -----

2.- Seguidamente se procede a operar el MOTOR DE GRUPO ELECTRÓGENO CONVENCIONAL: . -----

07/2020



2.1.- Primero se realiza un arranque para verificar que no quedan restos de combustible anterior, y funciona sólo unos segundos hasta que se apaga, por falta de dicho combustible, lo que compruebo seguidamente. Y a continuación se introduce en el depósito un litro de gasolina de 95 octanos.-----

2.2.- Acto seguido, se arranca y tomo el tiempo.

2.3.- A los cinco minutos de funcionamiento se toman las siguientes lecturas:-----

- 230 voltios. -----

- 2.930 watos. -----

- Monóxido de carbono (CO): 1,26% de volumen ---

- Hidrocarburos no quemados (HC): 2.100 ppm (partículas por millón).-----

- Dióxido de carbono (CO2): 00,6% de volumen. --

- Oxígeno (O2): Oscilante entre 18,8% de volumen.-----

- Tres focos de luz de mil watos cada uno encendidos.-----

2.4.- A los ocho minutos y tres segundos desde que se arrancó dicho motor se apaga solo por falta de combustible y paro el cronómetro. Se vuelve a arrancar para comprobar que tenga algún resto adicional de combustible y terminar la medición temporal, por lo vuelvo a tomar tiempo continuado, apagándose de nuevo a los 23 segundos, resultando un tiempo total de funcionamiento de ocho minutos y veintiséis segundos. Se vuelve a intentar arrancar para comprobar que tenga algún resto adicional de combustible y terminar la medición temporal, sin éxito, y compruebo que no queda gasolina en el depósito. -----

2.5.- Tras las correspondientes operaciones matemáticas el requirente informa que el consumo de gasolina del motor del grupo electrógeno convencional ha sido de 7,05 litros/hora, frente a 1,98 litros/hora del motor BOOSTER, lo que supone un ahorro de combustible de gasolina 95 octanos de un 71,83%. -----

DEJO UNIDAS A ESTA MATRIZ como documentos descriptivos gráficos de dichas pruebas diversas fotografías tomadas en mi presencia. -----

Terminando la sesión siendo las diecinueve horas

07/2020



y diez minutos.-----

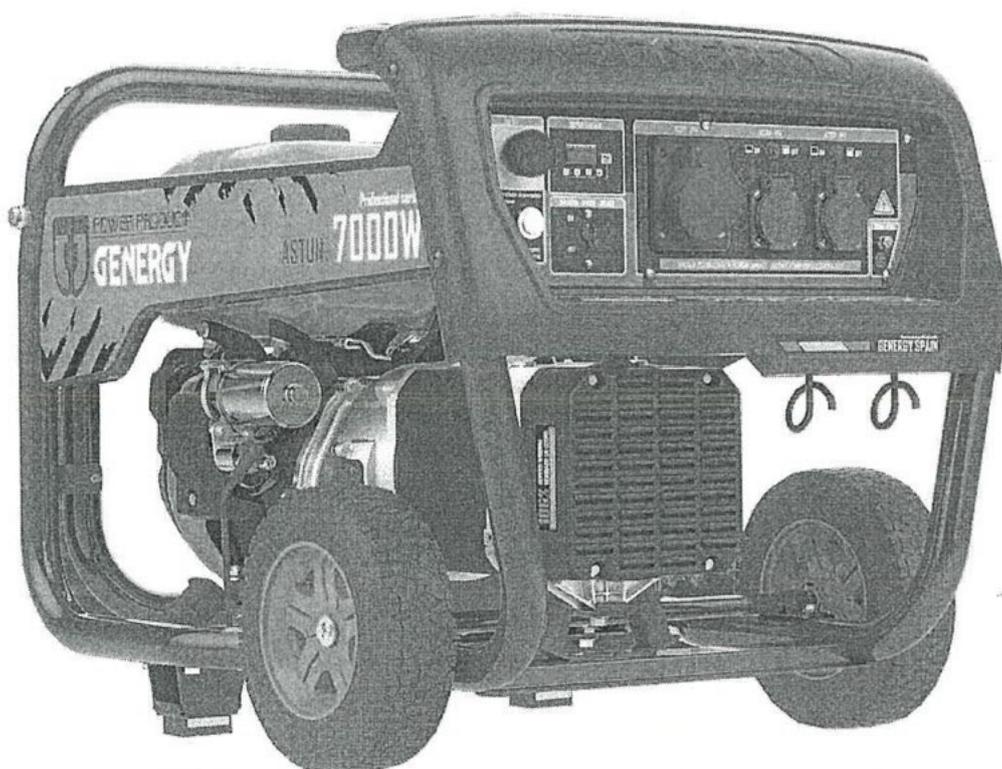
Y no teniendo otro objeto, doy por terminada esta diligencia, redactada en mi estudio según notas tomadas sobre el terreno, y extendida en cuatro folios de la misma serie, números el presente y los demás siguientes en orden, de todo lo cual y, en general de todo lo contenido en la misma, yo, el Notario, doy fe.-----

Signado, firmado y rubricado: **MIGUEL ESTEBAN BARRANCO SOLIS**. Está el sello de la notaría.-----

----- SIGUEN DOCUMENTOS UNIDOS -----

ASTUN 7000W

V-II



ISO8528-13:2016 2006/42/EC EU/2016/1628 2014/30/EU 2000/14/EC (AM 2005/88/EC) 2011/65/EU RoHS 1907/2006/CE REACH

FICHA TÉCNICA - TECHNICAL DATA SHEET

 **POWER PRODUCT**
GENERGY

07/2020



FS3653979

ASTON 7000W

Electrónica "SVR" / Electronic "SVR"

230V - 50Hz

7000W

6500W

Mono-fásico / Single-phase

1

SGB420PRO

420cc

Gasolina, 4 tiempos OHV refrigerador por aire / Gasolina 4 stroke OHV air cooling

68dB - 74dB

97dB

Eléctrico y Manual/recoil and electric

6L

2.0L/H - 2.6L/H - 3.0L/H

3.0H - 2.5H - 2.0H

1.1L - SAE10W40

F

A

G1

ISO 8528-13:2016

Integrado con ruedas de 10" / Integrated with 10" wheels

787x623x640mm

96kg

11025

MANTENIMIENTO / MAINTENANCE

400016

400001

400064

000000

000000

MODELO

Sistema de estabilización / Stabilizer system

Voltaje - frecuencia / Voltage - Frequency

AC 230V Máxima / Maximum (S2 5min)

AC 230V Nominal / Rated (COP)

AC 400V Máxima / Maximum (S2 5min)

AC 400V Nominal / Rated (COP)

Tipo por su número de fases / Number phase class

Factor de potencia / Power factor

Modelo motor / Engine model

Cilindrada / Displacement

Tipo de motor / Engine type

Nivel de presión acústica media 7mts LpA (Ralentí-nominal)

Sound pressure level average 7mts LpA (Idle-rated)

Nivel de potencia acústica garantizada LwA

Guaranteed sound power level LwA

Tipo de arranque / Starting type

Capacidad tanque combustible / Fuel tank capacity

Consumo al 25-50-75% carga/Consumption 25-50-75% load

Autonomía 25-50-75% carga/Long run time 25-50-75% load

Capacidad y grado de aceite / Oil grade and capacity

Nivel de aislamiento / Insulation grade

Clase según calidad de aislamiento / Quality insulation class

Clase según rendimiento / Performance class

Estándar / Standard

Kit de transporte / Wheel kit

Dimensiones / Dimensions

Peso / Weight

Referencia / Item

filtro de aire / Air filter

Bujía / Spark plug

Escobillas / Brush

Puesta en marcha

Revision general 500horas / General maintenance 500hours

GRUPO ROGEN	DOCUMENTOS DE CALIDAD	
Certificado Calibración Analizador de Gases		Revisión : 00
DG-AG		Fecha : Enero/03



PASEO COMERCIO Nº 76
08203 SABADELL (BARCELONA)
Telf: 93-7102662 Fax: 93-7104263

Nº Cliente : 430000000955

Nombre del Cliente : HYDROOX TECH CORP.SL

Dirección : C/. GRANADA, 3 1G
C.P.: 29015 POBLAC. MALAGA :
CIF: B01603596

Sabadell, a 01 de DICIEMBRE de 2020
Expediente Nº : 1449

CERTIFICADO DE CALIBRACIÓN

MATERIAL

Analizador de Gases Mod : US699 Marca : ROGEN Nº de Serie : 26336

PATRÓN DE CALIBRACIÓN :

La calibración se efectúa tomando como patrón una botella de gas de concentración conocida y certificada por NIPPON GASES Nº CERTIFICADO: 65267 Nº BOTELLA: PXE1057124

TIPO DE BOTELLA : 20HA
VOLUMEN DE MEZCLA : 3.10 m³
PRESION A 21° C : 150 BAR

TIPO DE MEZCLA

COMPONENTES	CONCENTRACION SOLICITADA	CONCENTRACION ANALIZADA	INCERTIDUMBRE DE MEDIDA %
PROPANO *HC ppm	800 ppm	802.1 ppm	± 2
DIOXIDO DE CARBONO CO ₂ %	14.00 %	14.01 %	± 2
MONOXIDO DE CARBONO CO%	3.00 %	3.00 %	± 2

Esta botella ha sido preparada de acuerdo a las normas ISO-6142 , 6143 y/o 6146. El procedimiento de fabricación es según M.O. Cap.43000. Siendo trazable a estándares de peso y o patrones oficiales de organismos acreditados.

La incertidumbre de medida ha sido calculada para un factor K = 2.

MÉTODO DE CALIBRACIÓN

La Calibración del aparato se efectúa contrastando la lectura con los valores de la botella ajustándolos dentro de las tolerancias.

RESULTADOS DE LA CALIBRACIÓN DESPUÉS DEL AJUSTE

VALOR OBTENIDO CO : 2.99 % TOLERANCIA ADMITIDA ± 0.15 %
VALOR OBTENIDO CO₂ : 13.95 % TOLERANCIA ADMITIDA ± 0.40 %
VALOR OBTENIDO *HC : 410 ppm TOLERANCIA ADMITIDA ± 12 P.P.M. P.E.F. 0.519
VALOR OBTENIDO O₂ : 0 % EL VALOR DE O₂ EN LA BOTELLA ES DE : 0%

Para obtener el valor correspondiente a HC, es preciso multiplicar el valor HC relativo al PROPANO por el P.E.F. (Propano/ Equivalente/ Factor) cada analizador esta caracterizado por un valor específico de P.E.F. Los Resultados obtenidos están dentro de los admitidos

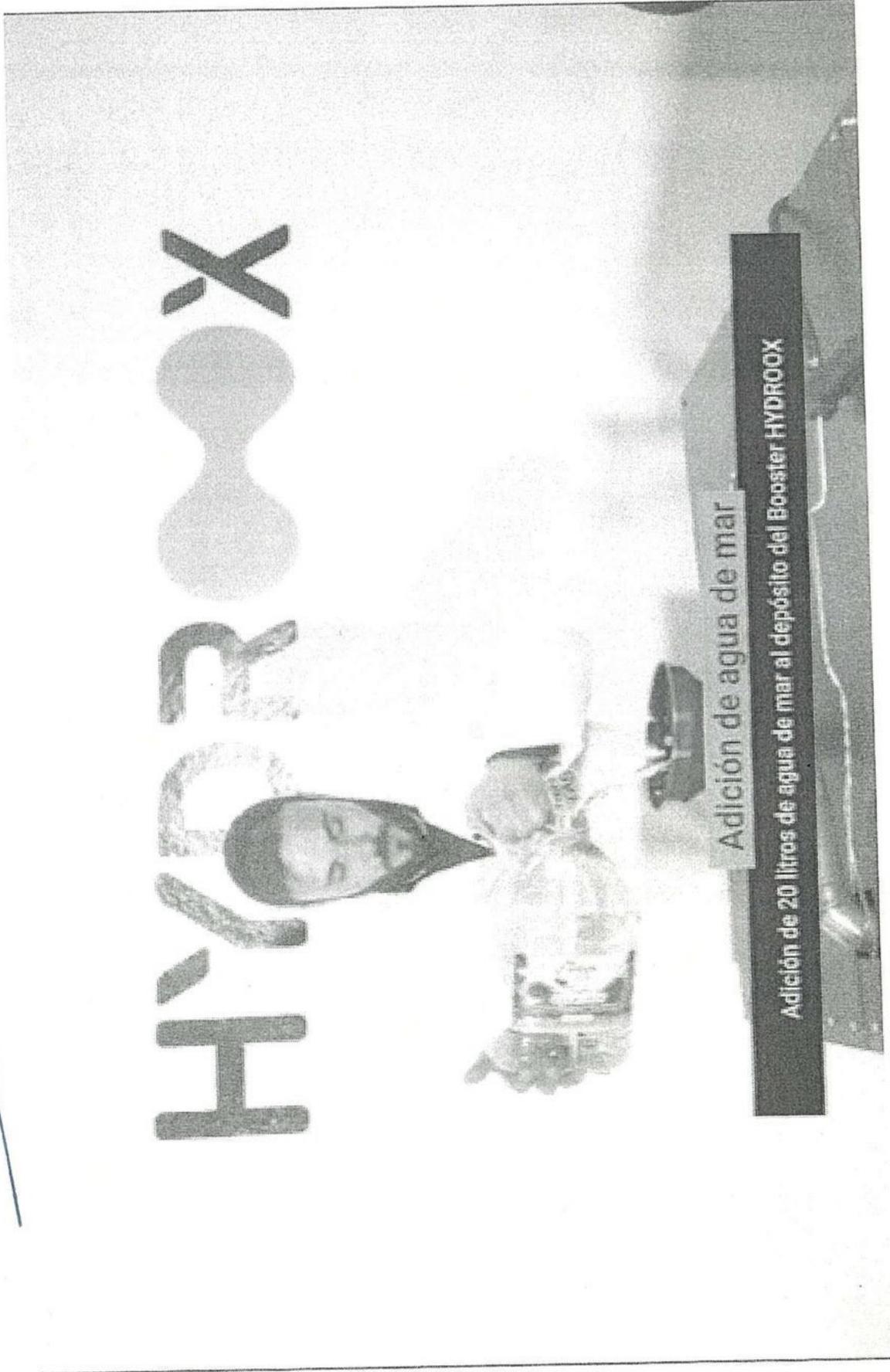
Conforme:
Responsable S.A.T.



07/2020

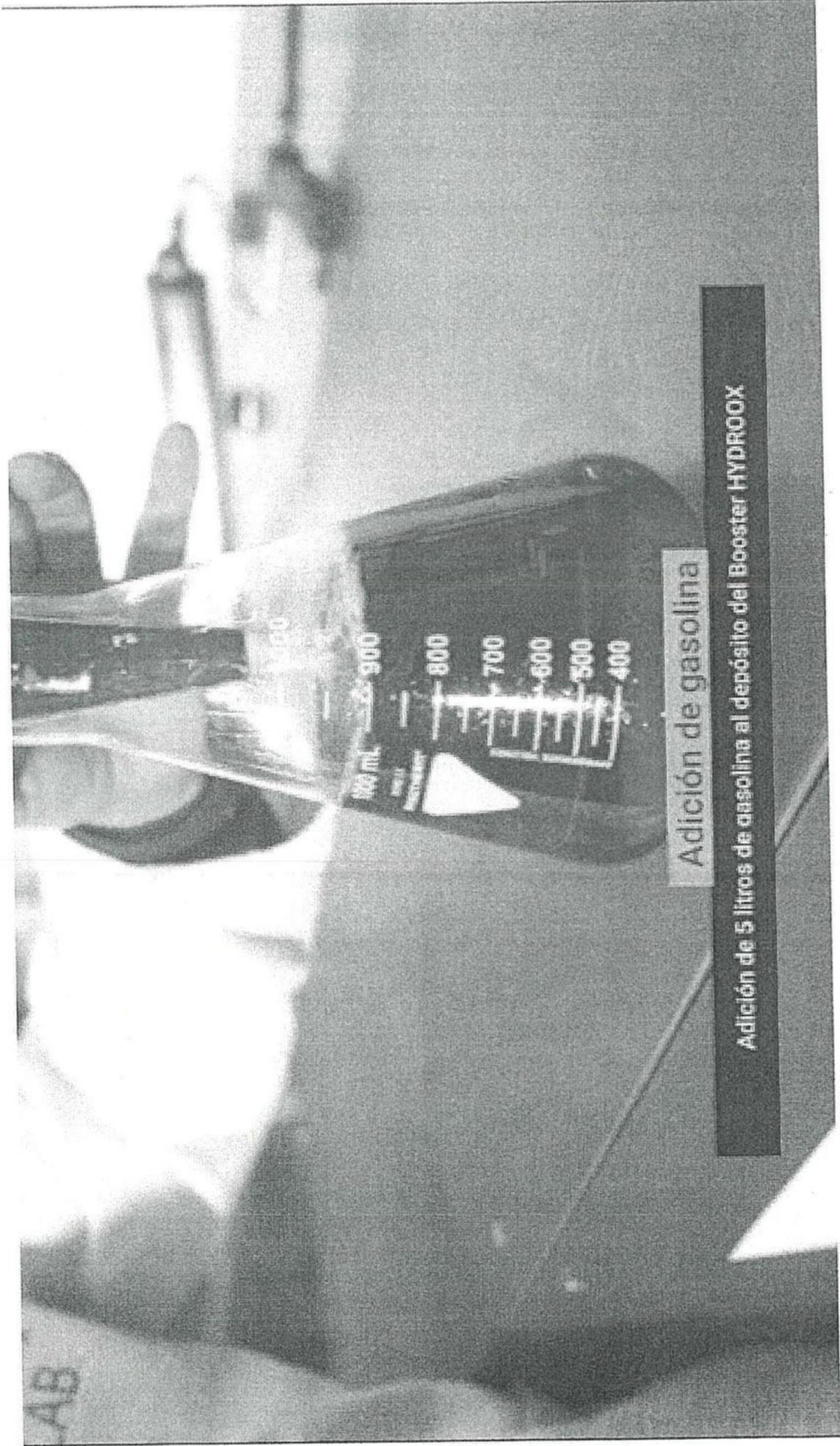


ab-reh/10/2020



Adición de agua de mar

Adición de 20 litros de agua de mar al depósito del Booster HYDROOX



Adición de gasolina

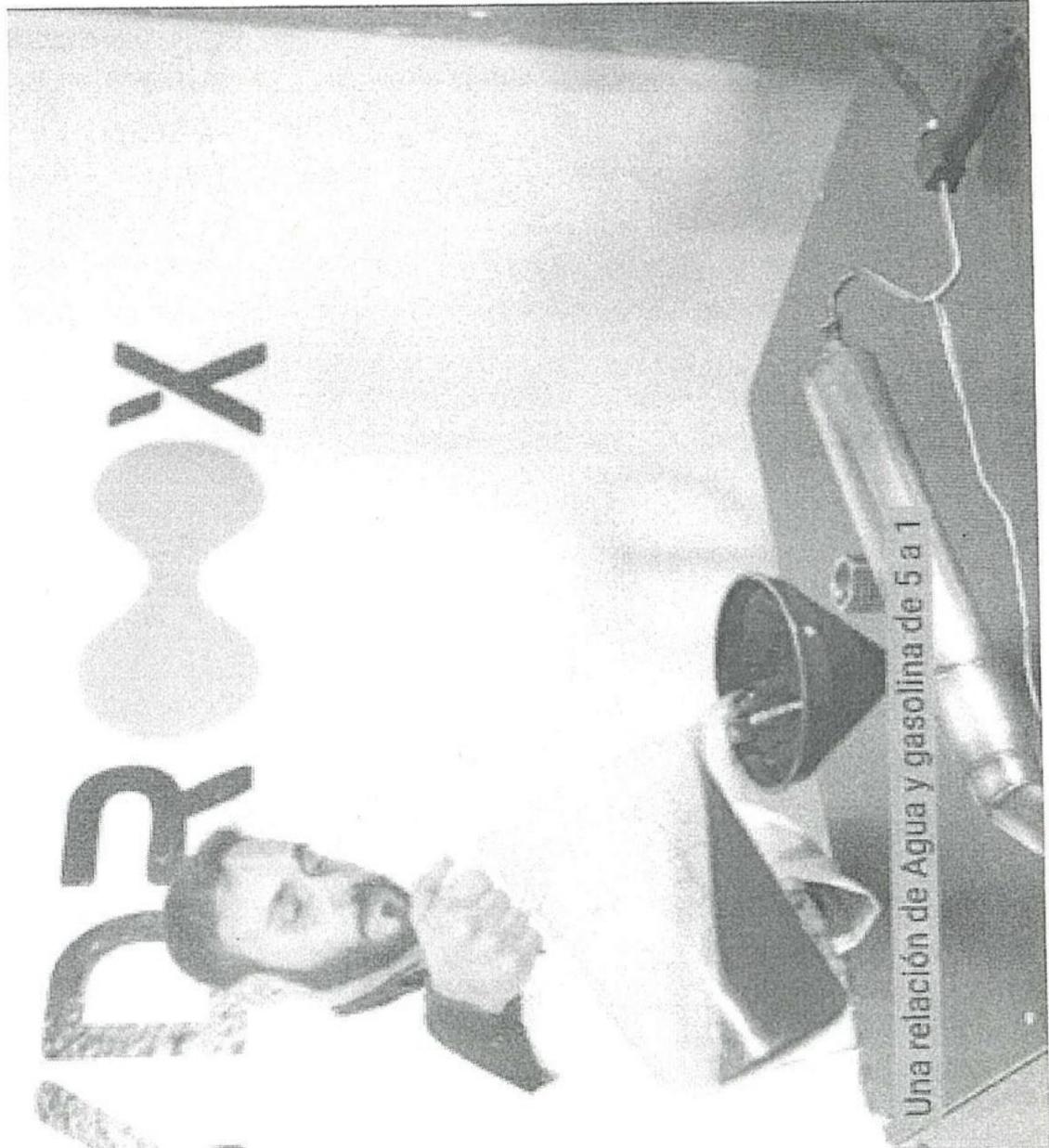
Adición de 5 litros de gasolina al depósito del Booster HYDROOX

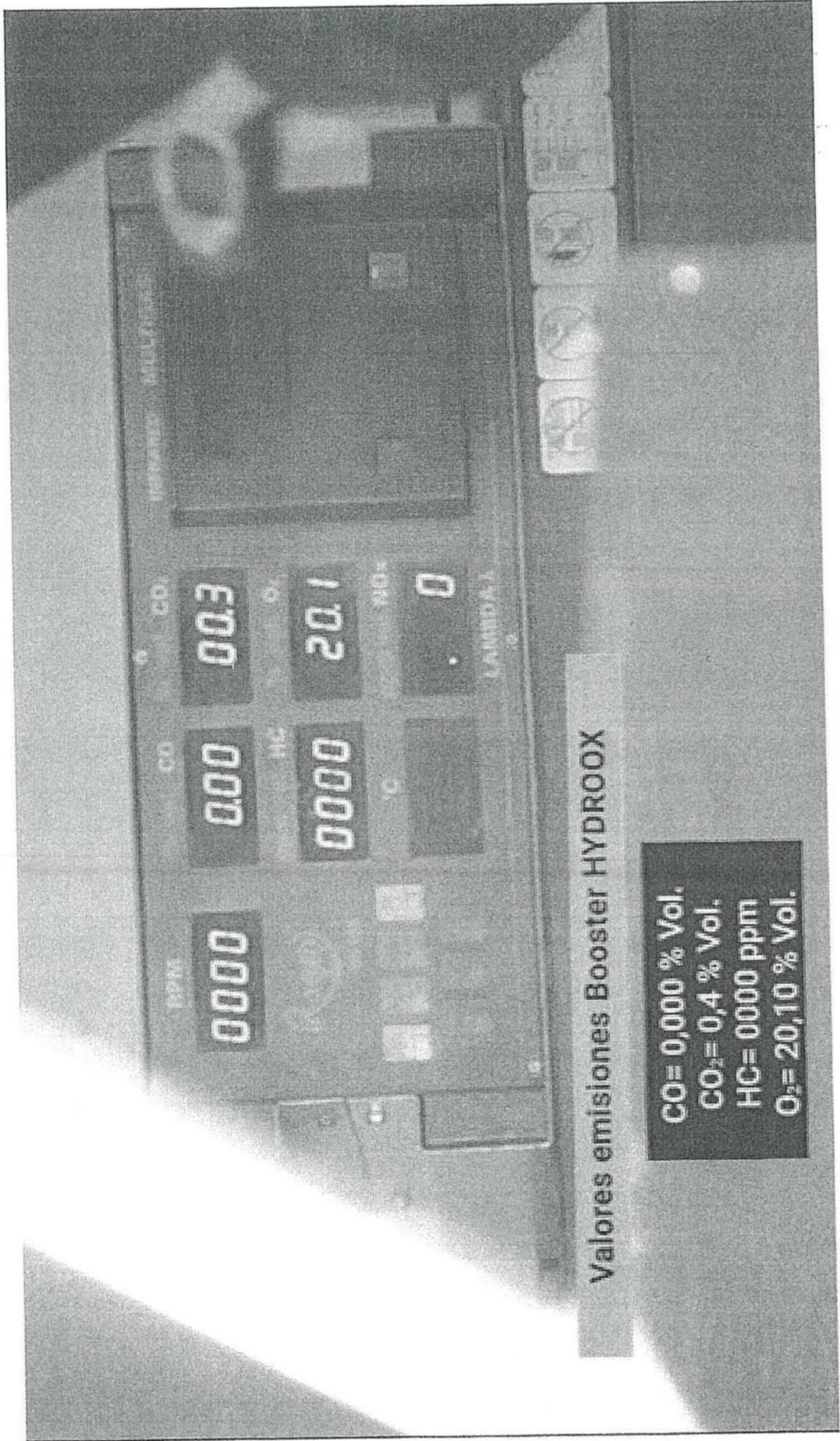
LAB



07/2020

07/2020

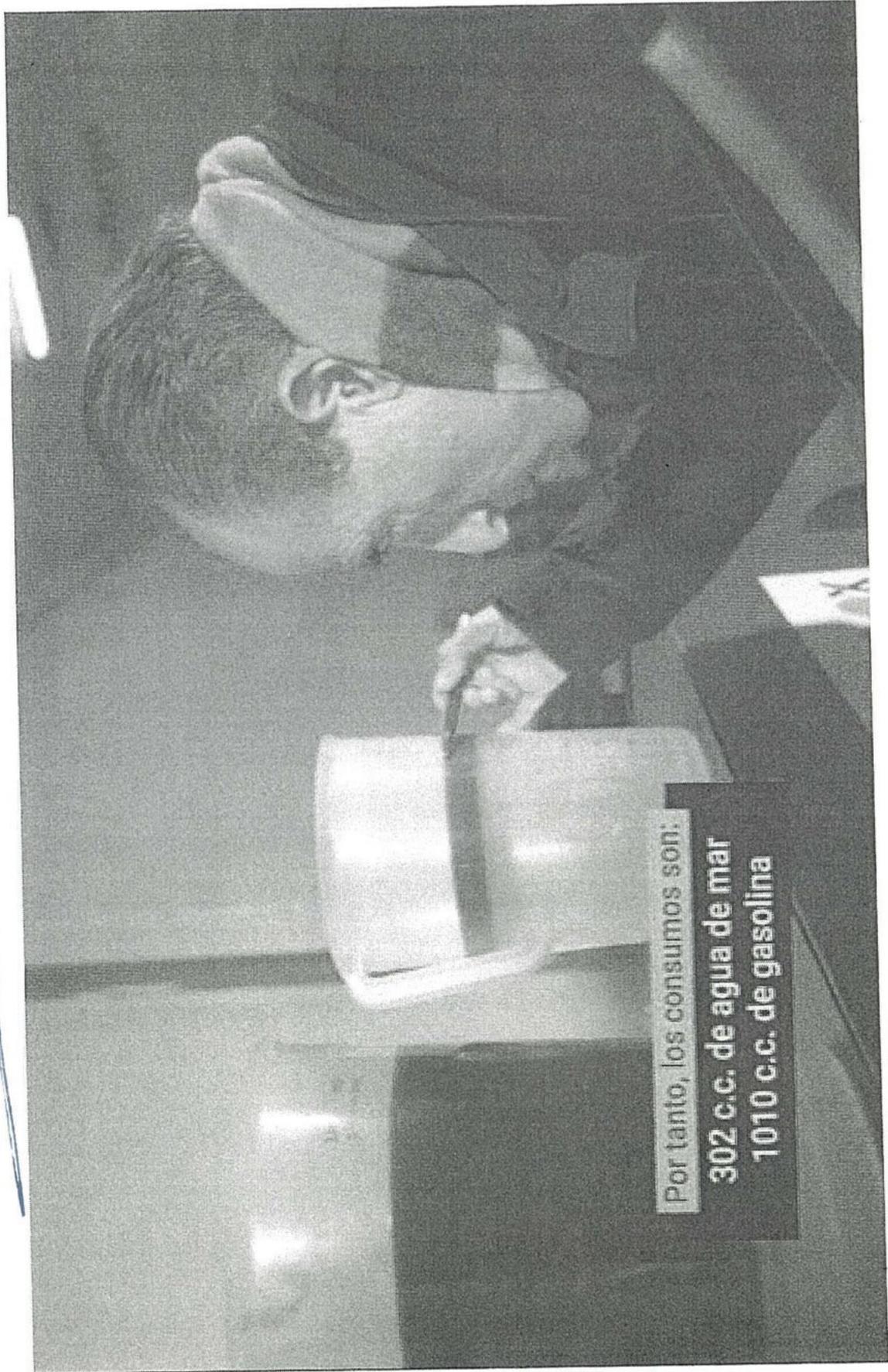




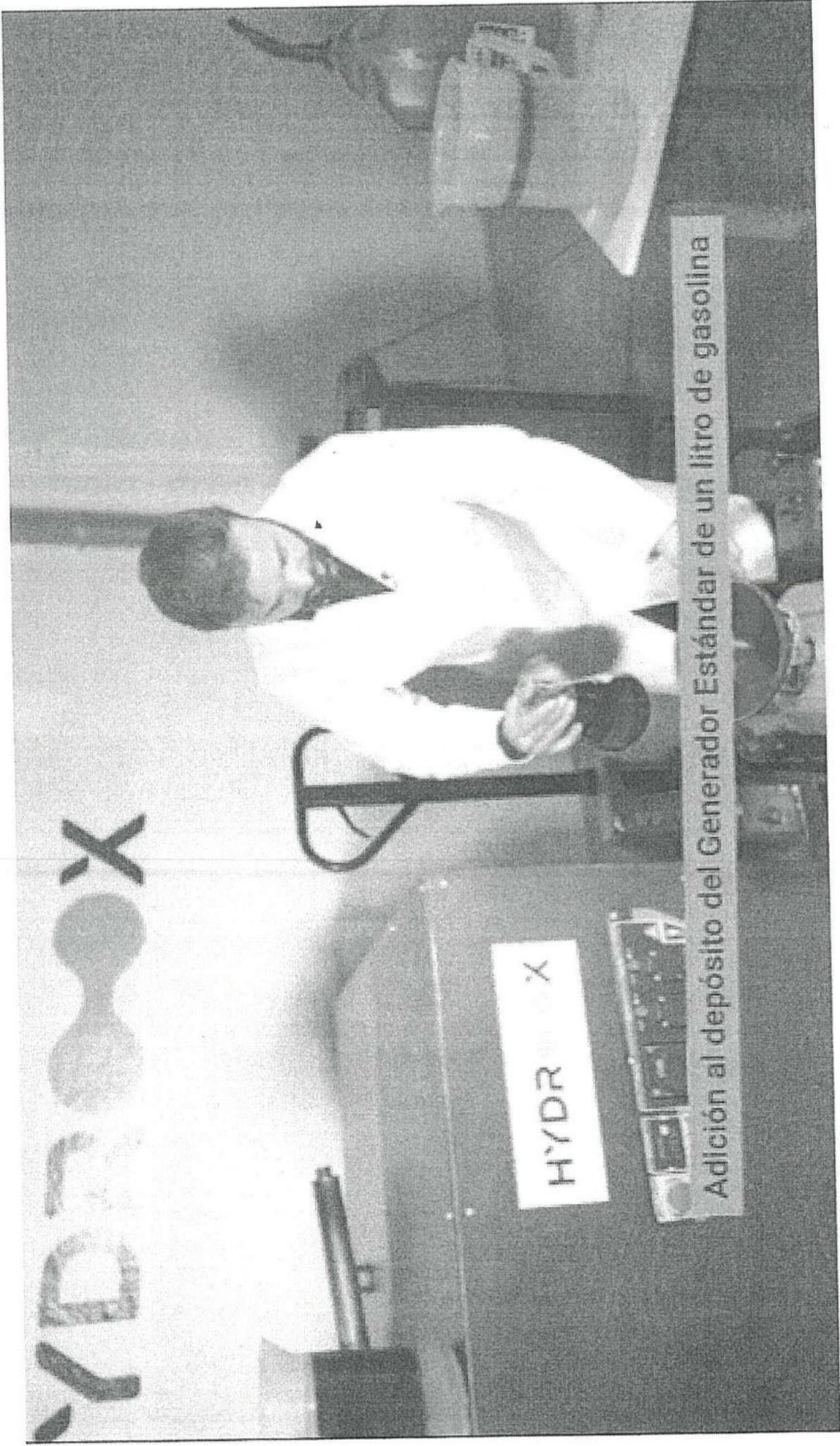
Valores emisiones Booster HYDROOX

**CO= 0,000 % Vol.
CO₂= 0,4 % Vol.
HC= 0000 ppm
O₂= 20,10 % Vol.**

07/2020



Por tanto, los consumos son:
302 c.c. de agua de mar
1010 c.c. de gasolina



Adición al depósito del Generador Estándar de un litro de gasolina

HYDR X

HYDR X

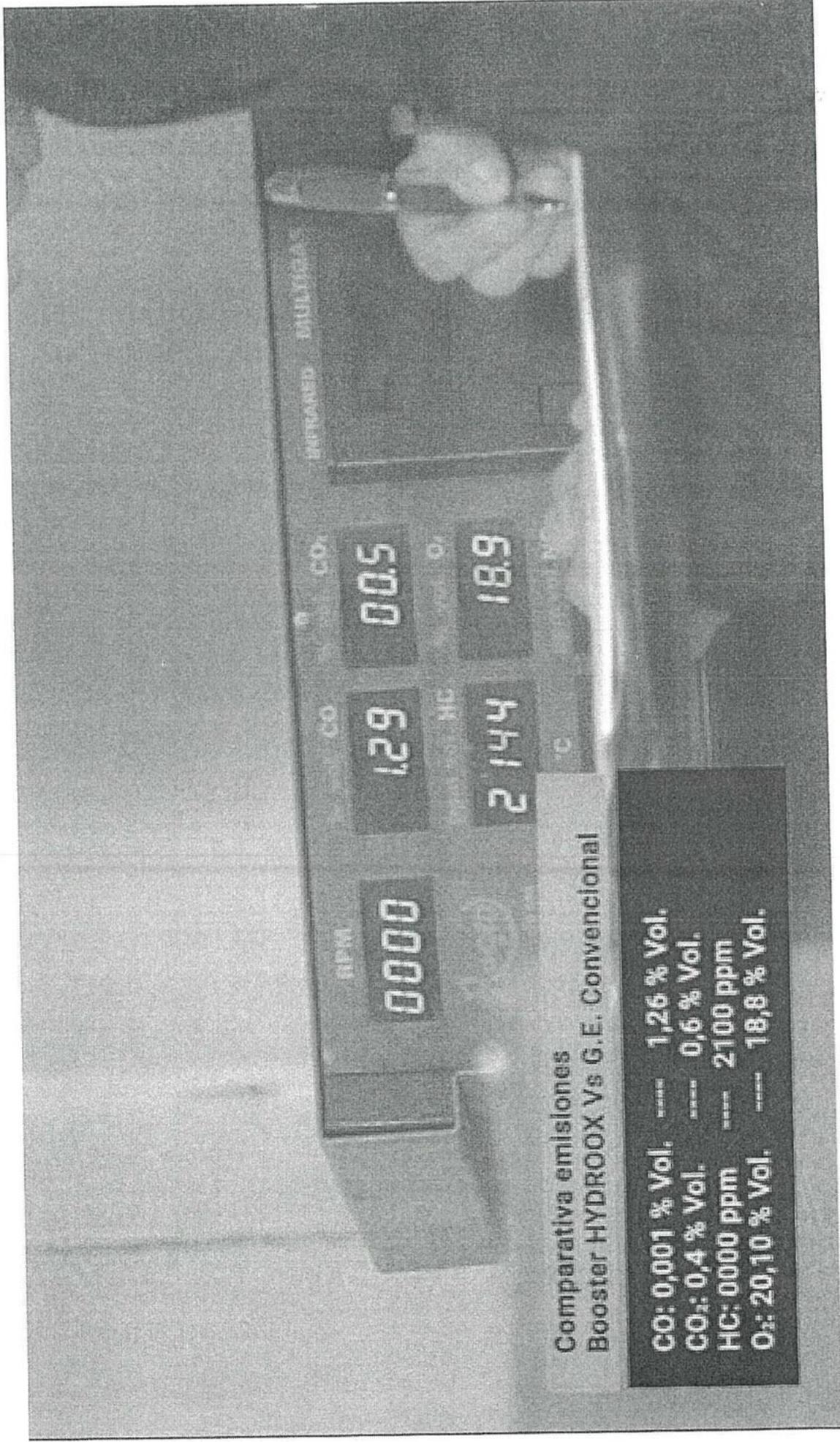
07/2020



CO = 1,26 % Vol.
 CO₂ = 0,6 % Vol.
 HC = 2100 ppm
 O₂ = 18,8 % Vol.

Valores emisiones Generador Estándar





**Comparativa emisiones
Booster HYDROOX Vs G.E. Convencional**

CO: 0,001 % Vol.	----	1,26 % Vol.
CO ₂ : 0,4 % Vol.	----	0,6 % Vol.
HC: 0000 ppm	----	2100 ppm
O ₂ : 20,10 % Vol.	----	18,8 % Vol.

0772020



BANCO SOLIDARIO



COMPARATIVA DE CONSUMOS

BOOSTER GRUPO ELECTROGENO CONVENCIONAL

BOOSTER		GRUPO ELECTROGENO CONVENCIONAL	
Volumen de combustible añadido			
Gasolina 95	5 litros	Gasolina 95	1 litro
Agua de mar	20 litros	Agua de mar	-
Tiempo de prueba			
Duración	30' 30"	Duración	15' 26"
Volumen de combustible extraído			
Gasolina 95	3.993 litros	Gasolina 95	6 litros
Agua de mar	19.698 litros	Agua de mar	-
Volumen consumos de combustible			
Gasolina 95	1.996 litros/hora	Gasolina 95	3,05 litros/hora
Agua de mar	9.849 litros/hora	Agua de mar	-

71,83%

de ahorro de gasolina 95 con el **BOOSTER**

COMPARATIVA DE EMISIONES

	BOSTER	GRUPO ELECTROGENO CONVENCIONAL	% VARIACIÓN
CO	0,001 % Vol.	1,26 % Vol.	Reducción CO 99,26%
CO ₂	0,4 % Vol.	0,6 % Vol.	Reducción CO ₂ 33,33%
HC	0000 ppm	2100 ppm	Reducción HC 100%
O ₂	20,10 % Vol.	18,8 % Vol.	Aumento O ₂ 6,91%

07/2020



0,15 e



ES PRIMERA COPIA de su original, que obra en mi protocolo corriente de instrumentos públicos bajo el número al principio expresado, y yo, el Notario autorizante del mismo, la expido para LA PARTE REQUIRENTE, en trece folios de papel exclusivo para documentos notariales de la misma serie, números el del presente, y los doce siguientes en orden. En Málaga, a veinticinco de enero de dos mil veintiuno. DOY FE.

DOCUMENTO SIN CUANTIA

Números: 1.1.4.1.4.2.7.6.1/6.3

Honorarios: 153,85

