

30680



30680

MODELO DE UTILIDAD

por VEINTE años.

cuyo privilegio se solicita para todo el territorio nacional, sus colonias y protectorados, a favor de,

Don Salvador CLARET DESPLEDA y

Don Enrique VILLANOVA GATA.

ambos de nacionalidad española y con domicilio en Parador de la Selva, SILS - provincia de Gerona, y calle Bernadás núm. 8, de Gerona, respectivamente, por:

NUEVO DISPOSITIVO DE VENTILACION INTERIOR PARA MOTORES DE EXPLOSION DE LOS - VEHICULOS TERRESTRES.

=====



MEMORIA DESCRIPTIVA

Este Modelo de Utilidad se contrae según indica su enunciado, a un nuevo dispositivo de ventilación interior para motores de explosión de los vehículos automóviles,

5. con el que se logra, al mismo tiempo que una sensible economía en el consumo de combustible, que el motor funcione en mejores condiciones, todo lo cual representa una mejora notable en el rendimiento y duración del referido motor.

En la práctica de la conducción de vehículos es habitual al descender cuestas pronunciadas, mantener una velocidad embragada y llevar suelto el acelerador para que de esta manera el motor actúe de freno o regulador de la velocidad que pudiera adquirir el vehículo, con lo que se evitan desgastes innecesarios a los frenos y la evidente

10. posibilidad de que si la pendiente es larga y pronunciada, alcance una velocidad grande en la que al frenar se quemarían los ferodos de los frenos sin conseguir detener el vehículo, pero si bien se logra de esta manera mantener a un límite conveniente su velocidad, es cierto que
15. el motor por marchar arrastrado por el propio vehículo, no funciona en las debidas condiciones, produciéndose explosiones a destiempo, unas, avanzadas, que someten al cigüeñal a esfuerzos inapropiados y producen retorno de llamas al carburador, y otras, retrasadas, que lesionan
20. el tubo de escape y dispositivo silenciador, sufriendo el motor en ambos casos un excesivo calentamiento. - -
- 25.

30680

9 AB



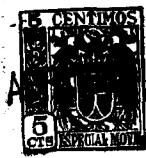
Para subsanar estos inconvenientes, es frecuente que los conductores al descender por pendientes, corten el contacto del sistema de encendido, pero si bien de esta manera se suprimen las explosiones y el calentamiento del motor, presenta el inconveniente de que la mezcla carburada sale por el tubo de escape almacenándose gasolina en el dispositivo silenciador, la que al ser puesto en funcionamiento el motor deflagra y produce deterioros en dicho dispositivo. Por otro lado en ambos casos, o sea manteniendo o suprimiendo el encendido del motor, se produce un gasto de combustible que resulta innecesario, puesto que la acción de freno se manifiesta igualmente si en el motor no entra mezcla carburada, ya que en su giro ha de vencer los tiempos de admisión y compresión que son resistentes. - - - - -

Para subsanar estos inconvenientes, los titulares de este Modelo de utilidad han ideado y experimentado con buen éxito el aparato que se describe, con el que se logra al mismo tiempo que la supresión total del consumo de combustible un mejor funcionamiento del motor y mayor facilidad de puesta en marcha, todo lo cual representa considerables ventajas de orden técnico y económico. - - - - -

Este aparato se caracteriza principalmente en quedar formado por una válvula que se conecta con el conducto de admisión de mezcla carburada del motor, la que preferentemente es cilíndrica y con doble superficie de cie-

30689

29A



55. rre, y que por la acción de un resorte, situado expreso, se mantiene permanentemente cerrada, quedando dotada de un cable o varilla, con la que se puede desplazar lográndose así la apertura de dicha válvula y con ello se produce la entrada de aire en el referido conducto de admisión de mezcla del motor. - - - - -

60. Otra característica del mismo aparato es que la entrada o toma de aire de la válvula, está conectada a un conducto con dos o más ramificaciones las que a su vez están dotadas de unas mariposas ó obturadores que permiten que el aire que pase a la válvula y por ello al propio motor, proceda de una ú otra de las ramificaciones citadas o de dos o más de ellas simultáneamente. - - - -

70. Asimismo se caracteriza el propio aparato en que en el mismo cuerpo de la válvula y entre el dispositivo obturador y la conexión con el tubo de admisión va instalado un difusor intercambiable, cuyo diámetro interior corresponde al caudal máximo de aire que debe suministrarse al motor, y como complemento de seguridad, va dotado asimismo de una rejilla cortafuegos la que preferentemente se ubica delante de la pieza cilíndrica indicada. - - -

75. Para facilitar la mejor comprensión de cuanto se ha indicado, se describe seguidamente la representación del adjunto plano en el que se ha grafiado dos vistas de un caso de posible realización, el cual debe ser considerado como ejemplo ilustrativo, no limitativo. - - - - -

30680

29 A



80. En dicho plano se ha señalado por (1) el cuerpo o carcasa de la válvula; (2) representa al pistón que constituye el obturador; (3) el difusor o pieza reguladora del caudal de aire; (4) la tapa posterior de la válvula que actúa como tensora del resorte de cierre; (5) la tuerca que retiene a la funda de la transmisión flexible; (6) el resorte que retiene cerrada a la válvula; (7) los apéndices que sirven de soporte al aparato; (8) las juntas de cuero sobre las que se apoya el resorte (6); (9) la rejilla cortafuego; (10) el dispositivo engrasador del pistón obturador (2); (11) el tornillo de fijación del difusor (3); (12) el tornillo de fijación del cable de mando en el eje del pistón obturador; (13) el cable de mando o gobierno; (14) la funda del cable (13); (15) la pieza en "T" para acoplamiento del aparato entre el carburador y el tubo de admisión del motor; (16) la pieza de toma de aire del aparato; (17) los obturadores de mariposa de los tres conductos o entradas de aire de (16); (18), (19); (20) las direcciones en que penetra el aire en los conductos de (16); (21) la dirección en que circula la mezcla carburada por la pieza (15); y (23) y (24) los manguitos de enlace. - - - - -

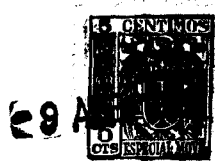
Realizado el aparato conforme se ha indicado, se comprenderá fácilmente que si está montado en un motor y éste se encuentra en funcionamiento, circula la mezcla en la dirección (21) (22) pero en el interior de (15) existe una depresión, y si entonces por tracción ejercida sobre el cable (13) se desplaza el pistón obturador (2), éste permitirá el paso de aire de cualquiera de los tres



conductos de (16) al (15) pasando por el difusor (3) y
 110. éste sustituye a la mezcla carburada y al mismo tiempo
 disminuye la depresión reinante en (15) con lo que la
 aspiración de combustible sobre el surtidor del carbura-
 dor queda prácticamente anulada no llegando al motor
 mezcla carburada sinó aire. - - - - -

115. Como quiera que este aparato tiene la ventaja de
 reducir el consumo de los motores y regularizar su fun-
 cionamiento, cuando los vehículos en que van montados se
 deslizan por cuestas abajo, el motor es obligado a girar
 por la inercia del vehículo, pero en este giro y por no
 120. recibir sus cilindros mezcla carburada, actúa solamente
 como freno ya que solo se verifican en su ciclo los tiem-
 pos de admisión, compresión y escape, pero no el tiempo
 de explosión puesto que si bien se produce la chispa en
 las bujías, no se verifica deflagración alguna de la mez-
 125. cla carburada por quedar ésta sustituida por aire. Con la
 disposición de los tres conductos de (16) se ha previsto
 la posibilidad de que el aire que aporta la válvula al
 conducto de admisión, proceda de lugares diferentes, to-
 mándose caliente, frío o templado, según que interese si-
 130. multanear el cese del consumo de combustible con calenta-
 miento, conservación de la temperatura o enfriamiento del
 motor respectivamente, para lo cual se conecta cada una
 de las ramificaciones a los lugares en donde el aire es-
 tá a la temperatura deseada, (cámara del tubo de escape
 135. o con calefacción, carter, o campana de aire del carbura-
 dor, para los tres casos citados) y la apertura del pis-

30680



tón obturador (2) se simultanea con la de la mariposa (17) que proceda. - - - - -

Por todo ello y como consecuencia de la anulación

140. del gasto de combustible, y además de esta ventajosa consecuencia, se logra que el motor no alcance temperaturas elevadas y con ello se evita la producción de autoexplosiones; que el cigüeñal no esté sometido a esfuerzos inapropiados por explosiones a destiempo; que

145. se produzcan malos olores por combustible mal quemado; la refrigeración complementaria del motor; y por último que la puesta en marcha del motor al terminar la bajada de la pendiente, se verifique con toda seguridad para lo que bastará con dejar libre el cable (13) para que el

150. pistón obturador recobre su posición de cerrado y con ello se origine nuevamente la depresión en (15) y como consecuencia de ello reanude el carburador su producción de mezcla carburada. - - - - -

Descritas convenientemente las características esenciales y el funcionamiento, del aparato a que se contrae

155. este Modelo de Utilidad, se hace constar que en el mismo se podrán introducir todas aquellas modificaciones que la experiencia, la práctica y la técnica puedan aconsejar, siempre que con ellas no se cambie, altere o modifique su idea fundamental, la cual queda resumida en la

160. siguiente:

30680

N O T A

Se declaran de novedad, propiedad y utilidad para todo el territorio español, sus colonias y protectorados, 165. las siguientes:

REIVINDICACIONES

=====

1.- Nuevo dispositivo de ventilación interior para motores de explosión de vehículos terrestres caracterizado en quedar formado por una válvula con su toma 170. de aire, que se instala en el conducto de admisión del motor, y con la que por desplazamiento de su obturador se aporta aire en sustitución de la mezcla carburada, quedando dotado el obturador de dicha válvula de un cable, varilla o similar para el gobierno de su apertura asegurándose el cierre por la acción de un resorte expreso. 175.

2.- El mismo dispositivo de la nota anterior se caracteriza también en que el obturador es preferentemente cilíndrico y dotado de una prolongación a menor diámetro y terminada en asiento cónico, efectuándose la obturación 180. o cierre simultáneamente por la parte cilíndrica mas gruesa sobre el conducto de toma de aire, y por la parte cónica sobre un casquillo o tallado especial dispuesto o realizado en la carcasa de la válvula. - - - - -

3.- El mismo dispositivo de las notas precedentes 185. se caracteriza también en que entre el asiento cónico y la conexión con el conducto de admisión del motor va dotada de un difusor regulador del caudal máximo de aire y una rejilla corta-llamas. - - - - -

30680



190. 4.- El mismo dispositivo de las notas precedentes se caracteriza también en que la toma de aire de la válvula va dotada de dos o mas ramificaciones tubulares, con sus correspondientes obturadores, lo que permite que el aire que se aporte al tubo de admisión proceda de diferentes lugares (cámara de calefacción, campana de aire, carter etc.) y por ello se encuentre a

195. diferentes temperaturas. - - - - -

5.- "NUEVO DISPOSITIVO DE VENTILACION INTERIOR PARA MOTORES DE EXPLOSION DE LOS VEHICULOS TERRESTRES". -

200. Todo ello tal y como se describe y reivindica en la presente memoria que consta de nueve hojas foliadas y mecanografiadas por una sola de sus caras y un plano que la ilustra. - - - - -

Madrid 9 Abril 1.952

P. A. de

D. SALVADOR CLARET DESPLEDA y

D. ENRIQUE VILLANOVA GATA.

205.

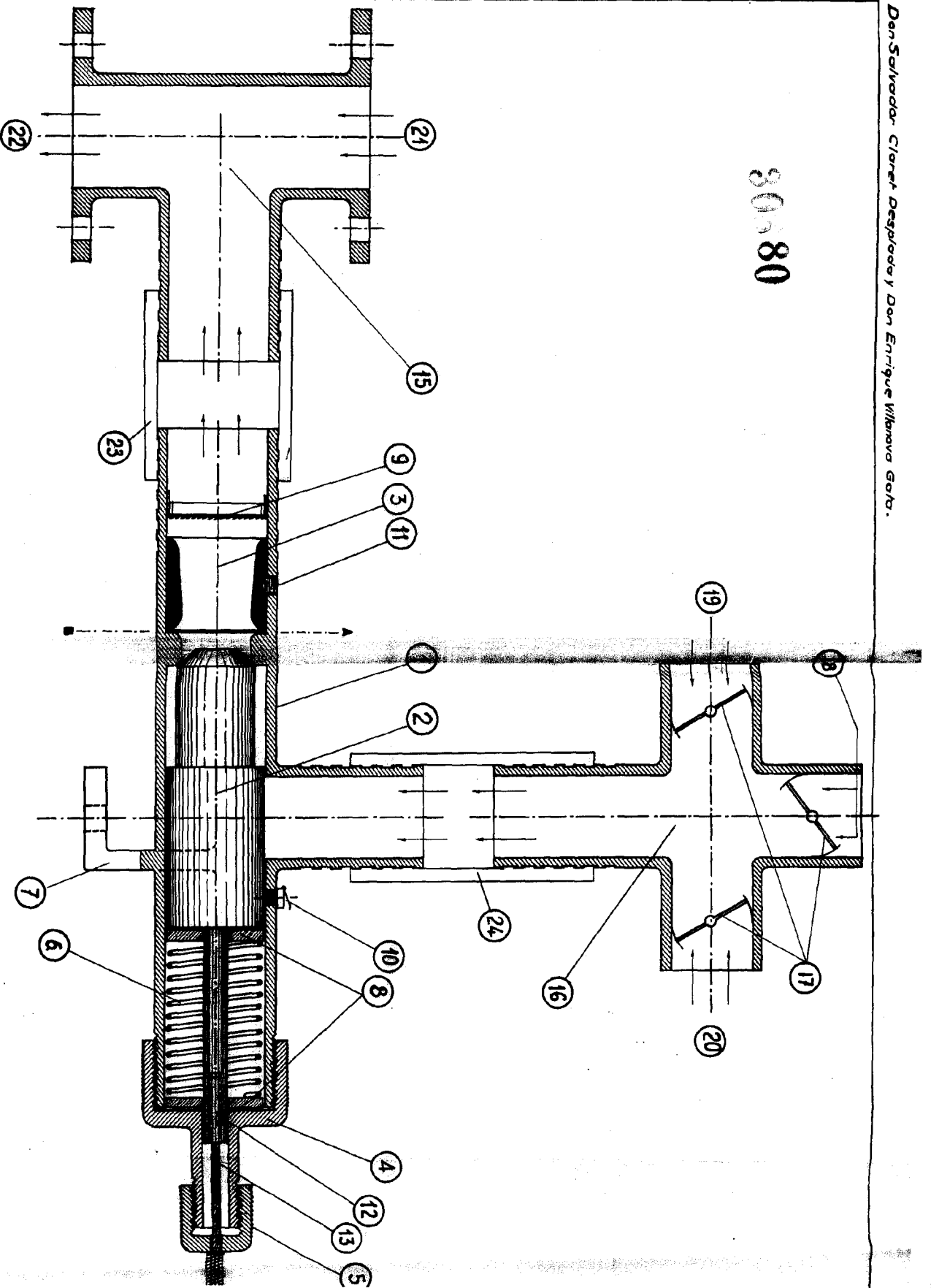
LUIS TRIANA ARROYO

P. P.

1/2

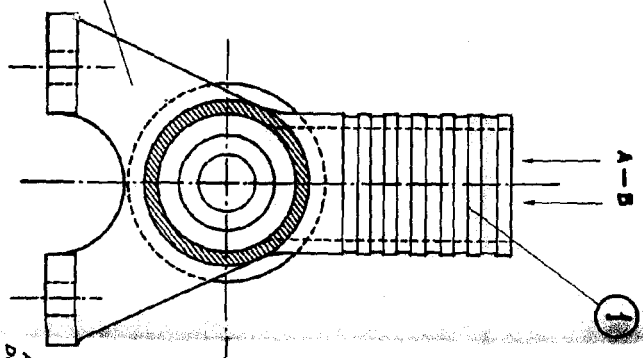
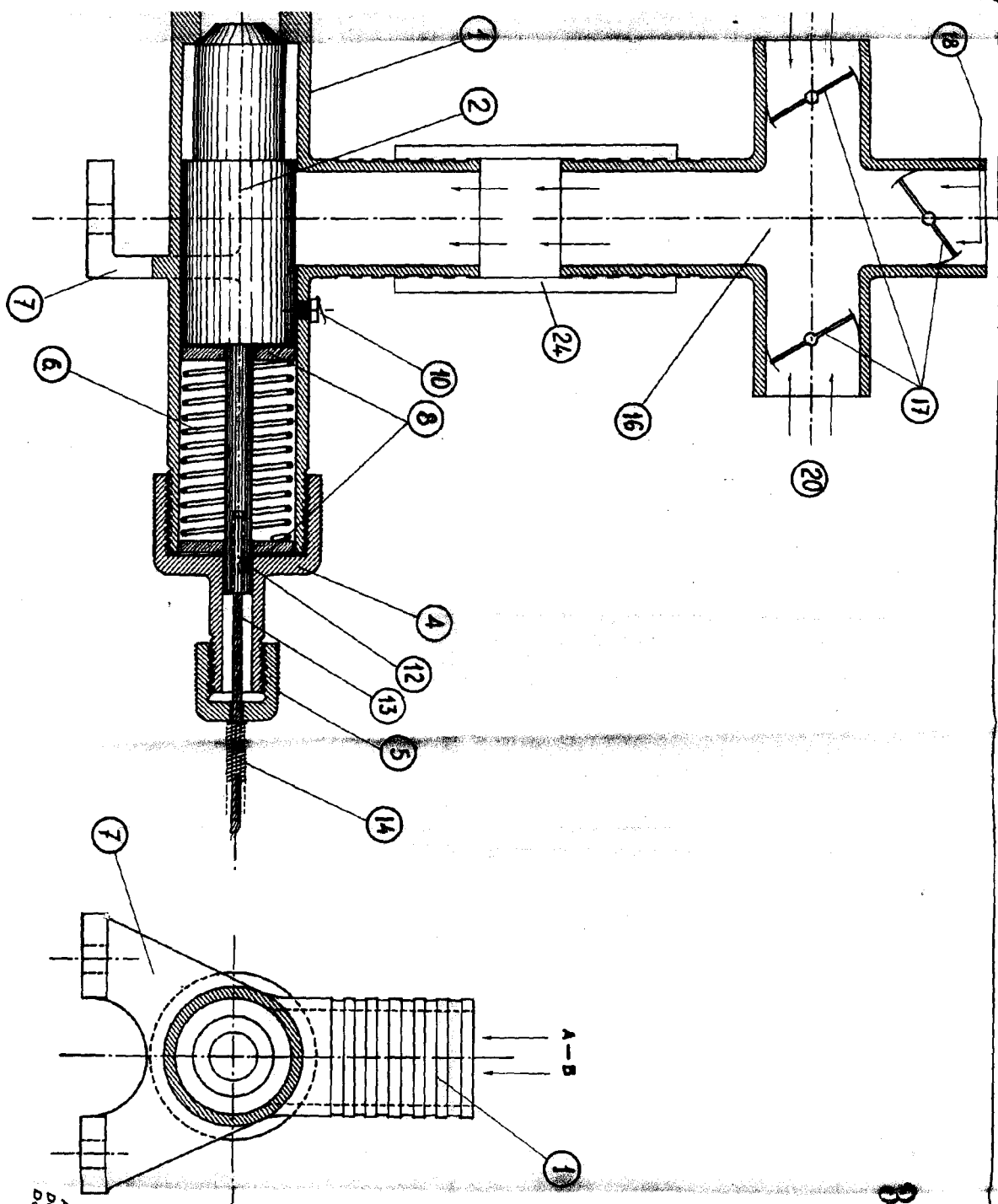
Don Salvador Claret Desplazador Don Enrique Wilkervo Golb.

30080



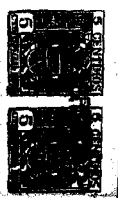
ESCALA VARIABLE.

212



P. A. de
 Don Salvador Claret Desguitos
 Don Enrique Vilanova eub.
 Luis Triana, ABOGADO
 P. B.

B0380



Three pages 2188