

368007

REGISTRO DE MODELO DE UTILIDAD

a favor de

Don CARLOS BODE TIDOW

=====

868 00



MEMORIA DESCRIPTIVA

de un

MODELO DE UTILIDAD

en ESPAÑA

por VEINTE años

por: " AMORTIGUADOR PARA FACILITAR LA MEDICION, CON UN MANOMETRO CORRIENTE, DE LA COMPRESION Y PRESION MAXIMA EN LOS MOTORES DE COMBUSTION INTERNA Y EN ESPECIAL DE LOS MOTORES DIESEL. "

a favor de: Don Carlos BODE TUDOW, de nacionalidad española, domiciliado en: BARCELONA, calle Mar, 8 y 10.

=====:@:====

La necesidad de medir la presión en los motores de explosión y en los Diesel es esencial fundamental e indispensable para igualar y regular el trabajo de los diferentes cilindros, al objeto de conseguir el máximo rendimiento del motor.

El amortiguador, objeto del presente modelo de utilidad

5



constituye la solución mas perfecta para efectuar tal medición, tanto por lo que respecta a la sencillez y manejo del mismo, como a la exactitud y precisión en el servicio que presta, ya que impide totalmente que lleguen al manómetro las repercusiones vibratorias del motor.

Para la mejor inteligencia del presente modelo de utilidad, y a título tan solo de ejemplo, se acompañan los dibujos de la hoja adjunta en los cuales se representan un caso de realización práctica del amortiguador de referencia.

La Fig. 1 muestra una vista en perspectiva del amortiguador, representado en planta en la parte superior de la figura y visto lateralmente, en la parte inferior de la misma.

La Fig. 2 muestra un corte, según línea A-B de la Fig. 1.

El amortiguador, objeto del presente modelo de utilidad, está esencialmente constituido por un cuerpo principal -1- que encaja en una tuerca o pieza -2- acoplándose el conjunto de ambas piezas sobre una válvula o grifo dispuesto en el motor.

El cuerpo -1- presenta, en su parte superior, un hueco o vaciado -9-, con rosca interior, en el que se acopla el manómetro.

El fondo del hueco -9- se estrecha ligeramente formándose un conducto -10- que, en su parte inferior, presenta un estrechamiento -11- que termina en un estrangulador -3- con orificios laterales -12- para la entrada, en el amortiguador, del aire o gas a presión procedente del motor.

Al conducto -10- va acoplada una válvula de des-

36800



compresión -6- cuya posición se regula por el tornillo sujetador -7-.

En el fondo del hueco o vaciado -9- va dispuesta una arandela o junta -8- para asegurar el cierre o acoplamiento entre el cuerpo -1- y el manómetro.

En el interior del conducto -10- va dispuesta la válvula de retención -4- que, por su parte superior, lleva acoplado el resorte -5- que regula y limita el movimiento de la citada válvula.

Tanto el cuerpo -1- como el cuerpo -2- presentan, cada uno, un par de muñones -13- y -13'- para asegurar el acoplamiento de ambas piezas entre sí y el del manómetro, así como el acoplamiento del conjunto sobre el motor.

La forma o perfil exterior de ambas piezas -1- y -2- puede ser variable, por ejemplo: exagonal, octogonal, circular, cuadrada, etc.

La tuerca -2- va provista interiormente de una rosca para el acoplamiento del amortiguador sobre el motor, acoplamiento que puede efectuarse bien por el sistema "Thomson", universalmente conocido, como por otro cualquiera adecuado.

Acoplado el amortiguador de referencia sobre la culata del motor, los gases, procedentes del mismo, penetrarán en el amortiguador por los orificios -12- del estrangulador -3- y después de pasar por la válvula -4- llegarán al compartimiento -10- siguiendo a la parte superior del amortiguador, y, después de cinco o seis emboladas del motor, el manómetro reflejará inmediata y exactamente la presión máxima alcanzada en el motor.

Después de haber tomado la presión de un cilindro, se acciona la llave o tornillo -7-, arrojándose la válvula de



descompresión -6-, con lo que el gas existente aún en el amortiguador saldrá por el orificio -14-, y la aguja del manómetro volverá a ocupar la posición "0" en cuyo momento se saca o desenrosca el amortiguador, junto con el manómetro, y se acopla sobre el cilindro siguiente cuya presión interese examinar, repitiéndose esta operación para los cilindros siguientes.

El cuerpo principal -1- se comprenderá que podría estar constituido por dos piezas acoplables entre sí, una correspondiente a la parte superior y otra a la parte inferior del propio cuerpo.

Dentro del presente modelo de utilidad serán variables: la forma exterior del amortiguador de referencia, así como su tamaño, presentación y calidad de los materiales empleados en su fabricación, mientras sean los más adecuados para el mejor funcionamiento del amortiguador, y, en general, será variable, todo cuanto no altere, cambie o modifique la esencialidad del amortiguador objeto del presente modelo de utilidad.

20

N O T A

Los puntos esenciales que se reivindican para que sean objeto de este Modelo de Utilidad, en España, por veinte años, son los siguientes:

1.- Amortiguador para facilitar la medición, con un manómetro corriente, de la compresión y presión máxima en los motores de combustión interna y en especial de los motores Diesel, caracterizado esencialmente por estar constituido por un cuerpo principal que se acopla sobre otro cuerpo soporte del mismo, disponiéndose el conjunto sobre la culata del motor; presentando el cuerpo principal citado, en cuya

30



parte superior se ajusta el manómetro, un vaciado o conducto interior, en cuya parte superior, de diámetro mayor que la inferior, va dispuesta una válvula de retención acoplada a un resorte, y asimismo, en dicha parte superior del conducto
5 citado va dispuesta una válvula de descompresión o escape regulable desde el exterior; presentando el extremo inferior del conducto del citado cuerpo principal un estrangulador, provisto de pequeños orificios, para la entrada en el amortiguador de los gases procedentes del cilindro, los cuales en su
10 carrera ascendente llegarán al manómetro, reflejando éste, después de unas pocas emboladas del motor, la presión máxima alcanzada en el cilindro objeto de examen.

2.- Amortiguador para facilitar la medición, con un manómetro corriente, de la compresión y presión máxima en los
15 motores de combustión interna, y en especial, de los motores Diesel, según reivindicación 1, caracterizado por que el cuerpo principal o superior del amortiguador, y que se acopla junto con el otro cuerpo soporte sobre el motor, está constituido por dos piezas acoplables entre sí, una superior y otra
20 inferior.

3.- AMORTIGUADOR PARA FACILITAR LA MEDICION, CON UN MANOMETRO CORRIENTE, DE LA COMPRESION Y PRESION MAXIMA EN LOS MOTORES DE COMBUSTION INTERNA, Y EN ESPECIAL, DE LOS MOTORES DIESEL.

25 Todo ello tal y como se describe en la Memoria que antecede y se representa en el plano adjunto, y a los fines indicados.

Consta la presente Memoria descriptiva de seis hojas, escritas a máquina por una sola de sus caras, foliadas

36800



y numeradas, y de una hoja de dibujos que a las mismas se acompaña.

Madrid, 19 de Junio de 1953

CARLOS BOLE TUDOW

P. A.

5

Manuel de Rafael

P. P.



FIG. 1

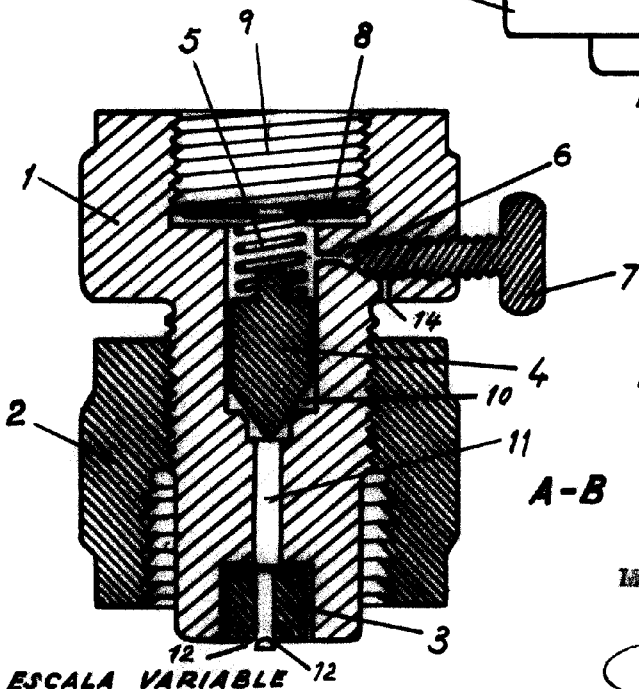
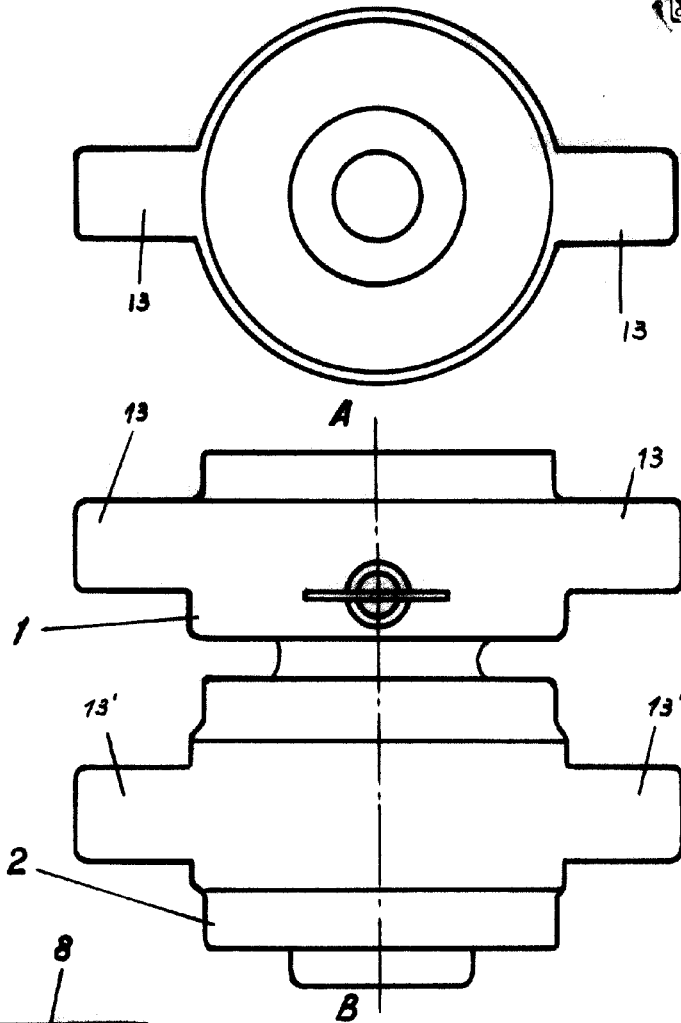


FIG. 2

A-B

Madrid, a 19 de Junio de 1953

P.A.
Manuel de Rafael
P.P.