



MEMORIA DESCRIPTIVA de patentes de invención, por veinte años en España, por "NUEVO SISTEMA DE MOTORES DE AVIACION, CON RUEDAS DE LEVA PARA ESCAPE", a favor de Don Luis R. Ropero, domiciliado en Hija del Duque, calle de Romero ^{Mante}, n.º 7 (Grupo 3.º, línea 24).

=====

Los planos que se acompañan a la presente memoria corresponden a un motor de impulsión para aeroplano con veinticuatro cilindros repartidos en dos grupos, formando un cilindro y un escape para cada cuatro cilindros; el árbol de levas se sustituye por ruedas de levas, que es el objeto esencial de esta patente. La refrigeración es por agua, con bombas para cada cilindro y grupo de cilindros.

(Figura primera) A presenta el grupo. = B cilindro. = C tubo de escape para el pase del agua. = D cámara de agua para enfriamiento. = E embolo o piston. = F viala de le anterior. = G cilindro que es una el anterior. = H volante en la parte trasera del motor para regular el ciclo. = I magneto de le. = J bomba de agua para enfriamiento. = K rueda dentada con engrane helicoidal que mueve a la magneto y bomba antes dichas y a la bomba de engrasamiento.

(Figura segunda) D cilindro. = R bajío.

(Figura cuarta) Demostrativa del valor y representación de la rueda de leva N y su relación con M y O. La periferia a guisa de levas de N se de 100° y N es el cuadrante de admisión (00°) para el escape y escape.

(Figura quinta) M rueda dentada forma helicoidal con-

vexo sobre el eje del cigüeñal. = Muestra la leva con dentado interno. = C
 pistones verticales que producen la transmisión de movimiento entre M
 y N. = M y N son el eje de la leva. = C. = el pistón y resorte de los escapes.



FUNCIONAMIENTO

En la figura, excepción de la parte que se refiere a reemplazar
 donde el eje M y N son por las ruedas de levas, es de un funcionamiento
 totalmente idéntico al de otro motor de explosión; pero debido a
 la modificación de la rueda de levas que se trata de patentar, su fun-
 cionamiento es como sigue: la rueda M que se ajusta al eje del ci-
 güeñal produce en su rotación el movimiento de las pistones verticales
 C con movimiento alternativo que impulsa hacia el otro extremo de N
 con relación a M, y en su giro de 1 a 2 S. = la rueda N (muestra de levas)
 es irregular en la mitad de su periferia y el otro perfil tiene
 los cuadrantes recíprocos, uno en la parte de la derecha y otro en la
 de la izquierda destinados a la acción alternativamente por abanico-
 to de los escapes de los cilindros. Esta disposición de por consecuencia
 que al pasar cada rueda de leva por el cilindro de su escala
 produce dos aspiraciones por el cilindro, el primero que se llama
 el cilindro de levas N.

La rueda de levas N es de un tipo de levas simples, por natu-
 raleza, ya de mayor suavidad y ligereza, menos desgaste. La disposición
 de las válvulas de escape de los cuatro cilindros es por resultado que este
 motor sea superior en potencia y rendimiento al motor de los
 cilindros en línea de cuatro tiempos, ya que mientras en este
 cilindro en tres puntos de funcionamiento el motor que nos ocu-
 pa funciona en el cilindro en igual de puntos, asegurando a estos por
 el escape de los cilindros y la distribución de gases por
 bombas a presión que aseguran el buen funcionamiento del motor. Los
 cilindros que tienen en cuenta el escape de los gases de un combus-
 tible soluble por las obturaciones de los cilindros.

Este motor está diseñado para ser tanto para los usos de
 M. = el eje de la leva. = C. = el pistón y resorte de los escapes.

espacio que ocupa el mismo que uno de los cilindros.

=====

NOTA

Constituye el objeto de la presente invención a que se refiere la presente memoria descriptiva el NUEVO SISTEMA DE MOTORES DE AVIACION CON RUEDAS DE LEVA P.A.F. ESCHEE y, si bien no puede decirse que la siguiente reivindicacion de la que se caracteriza el objeto del objeto.

El mismo el recurrente de la propiedad y la explotacion exclusiva de la fabricacion de estos motores de avian, de la aplicacion de las ruedas de leva por el sistema de escape, el escape de escape y primario de escape de escape.

El objeto de la presente invención es el sistema de escape y de escape de escape de escape de escape de escape y con las siguientes características precisadas.

MADEIRA, 10 de Mayo de 1938.

P.A.
Manuel Medina



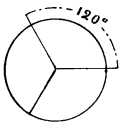
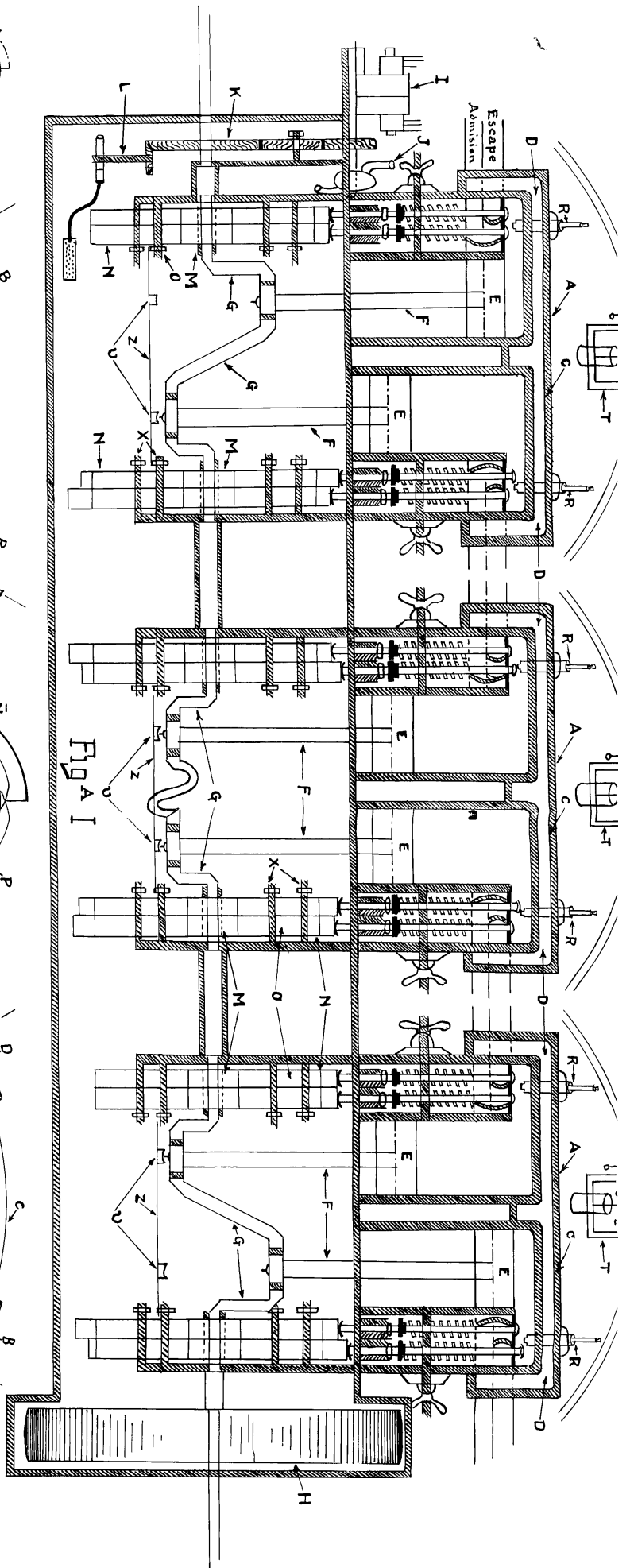


Fig A III

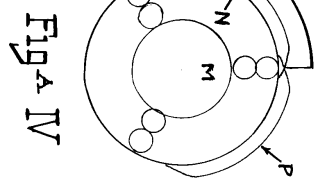
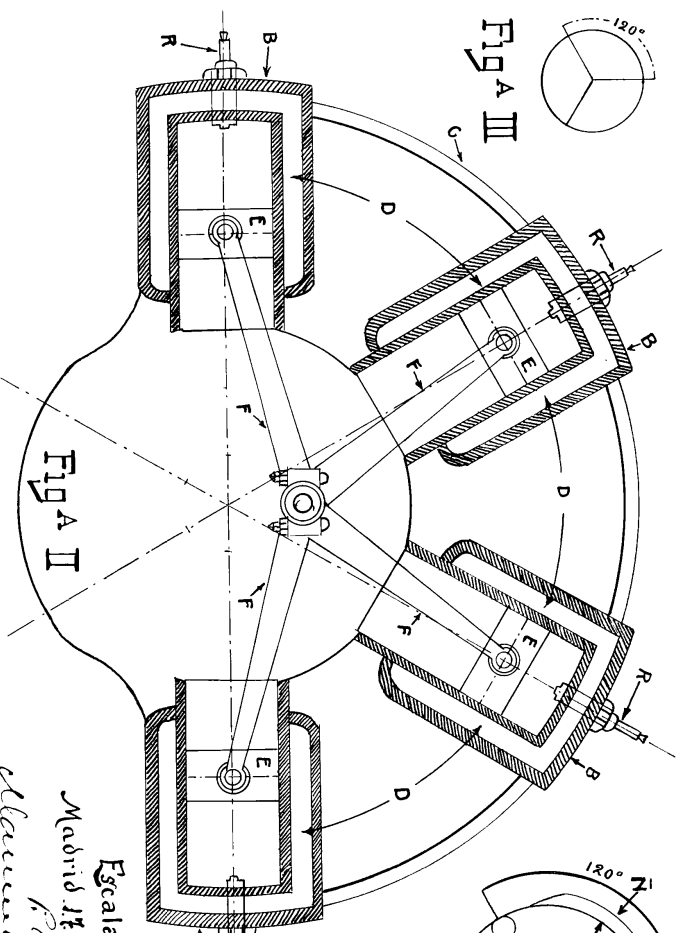
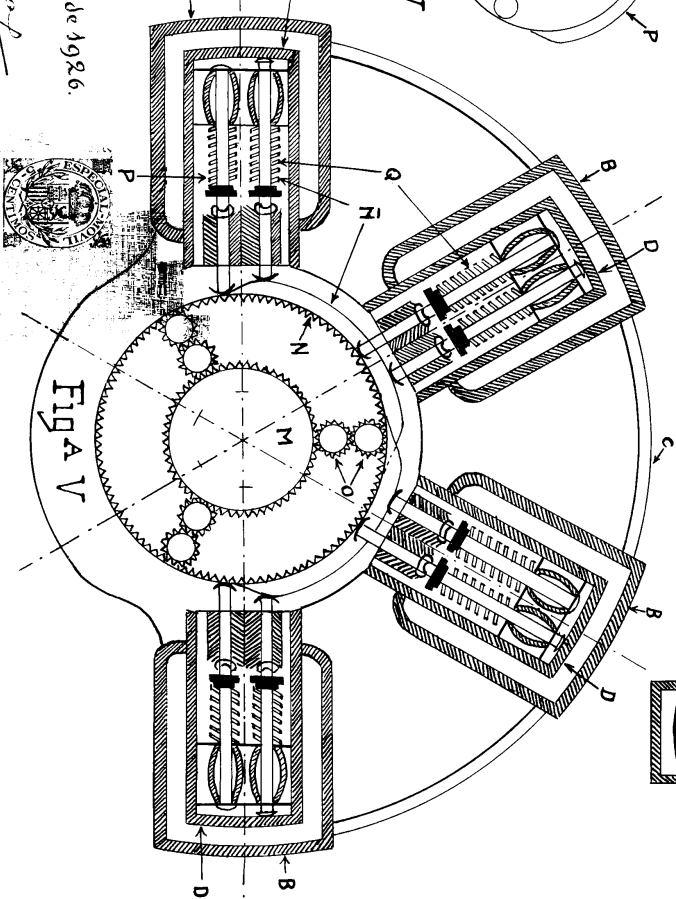


Fig A IV



Escala variable.

Madrid 17 de mayo de 1926.

R. R.

Alarcón y Cía

